Nr. 5 — 6

Cena 2 zł.



POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 5 — 6. Warszawa, 15 maja 1931 r. Rok I.

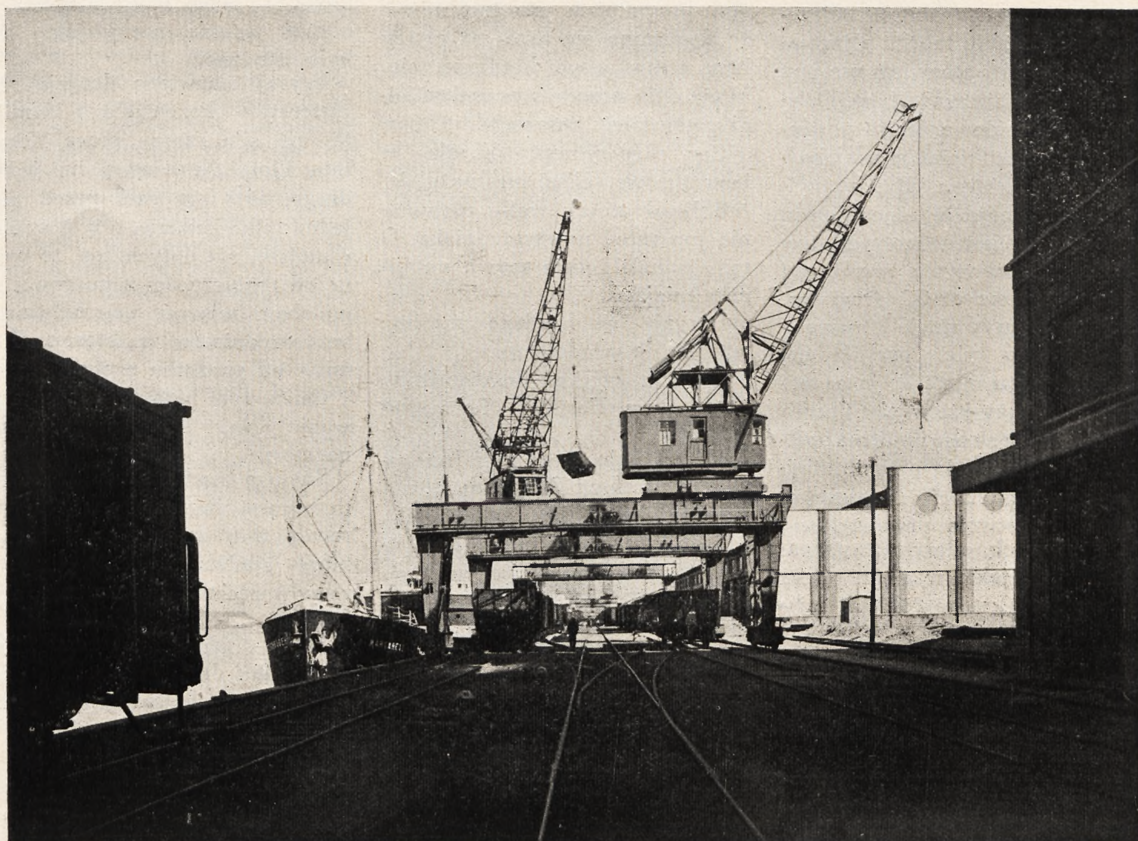
REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Edmund John.

NASZA CHLUBA



Gdynia — nabrzeże basenu im. Marszałka Piłsudskiego

WAŻNE DECYZJE

Ministerstwo Przemysłu i Handlu postanowiło przekształcić istniejące przedsiębiorstwo rządowe „Żegluga Polska“ na towarzystwo akcyjne. Jest to decyzja o wielkiej doniosłości. Przeciwko niej nie można mieć żadnych zastrzeżeń, należy jej tylko przyklasnąć.

Przed sześciu blisko laty dokładałem wszelkich starań, ażeby przedsiębiorstwo to przyprowadzić do skutku. Należy pamiętać jednak, że wówczas nie mieliśmy żadnych statków handlowych. Wychodziłem z założenia, że nasze kapitały prywatne nie zdobędą się na krok pierwszy poprostu dlatego, że nie wiedzą, z której strony przystąpić do rzeczy. Nie mają znajomości tych spraw, ani chęci puszczania się na „ryzykowne eskapady“. Że należy im drogę na morze pokazać nawet za cenę pewnych strat w budżecie państwowym. Ale już w r. 1927 na posiedzeniu Rady Administracyjnej tejże „Żeglugi Polskiej“ (byłem wówczas członkiem tej Rady) oświadczyłem ku sporemu zdziwieniu obecnych, że bliski już czas, kiedy będę się sprzeciwiał dalszemu powiększaniu taboru pływającego „Żeglugi“, albowiem nie jest rzeczą rządu prowadzić przedsiębiorstwa handlowe, które powinny być udziałem zainteresowanych sfer społeczeństwa. Rząd powinien okazać najdalej idącą pomoc w postaci długoterminowych kredytów, ulg celowych, premij od przebytej przez statki drogi itp. inicjatywie prywatnej. „Żegluga“ miała być li tylko przykładem, zachętą, wskazaniem drogi na morze. Zadanie to już w pierwszych dwóch latach swego istnienia spełniła i powinna była ustąpić miejsca, przynajmniej częściowo, przedsiębiorstwom prywatnym.

Na licznych odczytach propagandowych, jakie w ciągu pięciu lat wygłaszałem w różnych miastach Polski, powtarzałem z wytrwałością automatu, że społeczeństwo winno na barki swoje wziąć ciężar zbudowania floty morskiej zarówno wojennej, jak i handlowej. Że handlową flotę powinny tworzyć zainteresowane sfery społeczeństwa, t. j. przemysł, kupiectwo i rolnictwo. Ponieważ jednak sfery te nie zdradzają zdecydowanej chęci do tego, my sami, t. zn. społeczeństwo, musimy je wyręczyć i przyczynić się do rozwoju żeglugi rządowej.

Prowadząc akcję Komitetu Floty Narodowej, popierałem inicjatywę różnych sfer zawodowych, jak kolejarzy, pocztowców, sfer sądowniczych itp. które zgłaszały swą gotowość ofiarowania Państwa takiego lub innego okrętu zależnie od swych możliwości finansowych. Stąd nawet urosła bezsensowna plotka, jakoby Komitet Floty Narodowej, a w szczególności ja, jako kierownik akcji, był rzecznikiem wyłącznie marynarki handlowej. Stwierdzam na tem miejscu bezpodstawność podobnego twierdzenia w stosunku do Kom. Fl. Narodowej, w stosunku zaś do siebie odpieram jako niedorzeczność, stojącą w jaskrawej sprzeczności z całą moją w dziedzinie morskiej działalnością.

O wszystkiem powyższem mówię dlatego, ażeby wykazać, że myśl przeniesienia zagadnienia floty handlowej w dziedzinę interesów prywatnych, nie jest nową; że domagano się tego już cztery lata temu, choć bezskutecznie. Mogę dziś przeto z uczuciem ulgi powiedzieć: nareszcie.

Czy eksperyment się uda, to inna sprawa. Udać się może, jeżeli Rząd otoczy wątłe poczynania prywatne należytą opieką. O tem jednak będzie mowa na innem miejscu.

Decyzję wspomnianą musimy przyjąć do wiadomości.

Zmienia ona w dużej mierze zagadnienia Komitetu Floty Narodowej.

W zakresie marynarki handlowej Komitetowi Floty Narodowej pozostaje dziś bardzo niewiele. Może się on przyczynić jedynie budową, raczej ofiarowaniem Państwu nielicznych pomocniczych pływających jednostek, jak: lodołamacze, holowniki pożarowe i ratunkowe itp.

Cały natomiast wysiłek swój winien skierować na zrealizowanie zagadnienia równie pilnego, jak koniecznego — na budowę floty wojennej.

Zbyteczna rozwodzić się nad doniosłością sprawy. Dziś chyba każdy umiejący czytać Polak zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństwa. Flota wojenna sowiecka powiększa się z roku na rok planowo; flota niemiecka w gotowości bojowej krąży koło Świnoujścia.

Przeciwko tej armadzie my możemy wysłać jeden tylko swój okręt wojenny „Wicher“.

Dreszcz zgrozy przejmuje na samą myśl o tem!

W tym roku Grecja, Albanja i Portugalja spuszczają na wodę nowe pancerniki, krążowniki i łodzie podwodne.

Ubogie i małe państwa mogą na to się zdobyć.

Czyż Polska nie może?

Może, ale jeszcze się nie zdobyła.

Miljony, setki miljonów potrzebne są do tego celu. Przyjemnie czy przykro, muszą się one znaleźć. Czas nagli.

Dlatego społeczeństwo w dobrze zrozumianym interesie własnego bytu niepodległego miljony te musi wyłożyć.

Opodatkować się dobrowolnie: każdy — jeden złoty rocznie.

Dziś jeszcze, ażeby jutro nie było zapóźno.

Wyżej omówione decyzje Ministerstwa Przemysłu i Handlu kierują siłą rzeczy pracę Komitetu Floty Narodowej na jedną drogę, stawiają dziś przed nim jedno tylko zadanie, o tyle wdzięczniejsze, niż dotychczas, że wolne od rozbieżności zamiarów i upodobań, wiążące się natomiast bezpośrednio z celem, któremu Komitet od początku służył.

Celem tym było i jest ugruntowanie potęgi Państwa polskiego na morzu.

Zasługą Komitetu Floty Narodowej jest, iż pierwszy myśl tworzenia floty morskiej siłami samego społeczeństwa poruszył i rozpowszechnił ją w szerokich masach.

Myśl — idea ta nie umrze. Żyć będzie tak długo, aż Polska uzyska mocne podstawy do praw swoich na morzu.

Idei tej Komitet Floty Narodowej w uproszczonych dziś warunkach swej pracy służyć będzie nadal wytrwale i niezmiennie.

MARJUSZ ZARUSKI.

DWIE ROCZNICE

Między datami, wspominanemi w historji wojen morskich, ostatnie dnie maja zajmują miejsca w szeregu czołowym. Na te dnie przypadają rocznice dwóch największych bitew w XX wieku: bitwy pod Cuszimą (27 i 28 maja 1905 r.) i bitwy w pobliżu brzegów Jutlandji (31 maja 1916 roku). Obie były zmierzeniem się całych sił morskich stron wojujących i obie były bogate w rezultaty, chociaż zwycięstwo nie jednakowo jaskrawo i efektownie zaznaczyło się dla postronnego obserwatora.

Okres czasu między poddaniem się Portu Artura (1 stycznia 1905 r.) i bitwą pod Cuszimą był ciężkim nietylko dla Rosji, lecz i Japonji.

Niepowodzenia oręża rosyjskiego nabrały charakteru klęski. Prestiż wielkiej Rosji malał — małej Japonji rósł. Rosyjskie nadzieje, że Japonję „czapkami się zarzuci", całkowicie zawiodły. Wewnątrz kraju rozpętało się wrzenie rewolucyjne, którego władze bezpieczeństwa stłumić już nie zdołały. Radykalna zmiana położenia w teatrze wojny, jakieś wielkie zwycięstwo, pomogłoby podnieść entuzjazm ludu i osłabić ruch rewolucyjny.

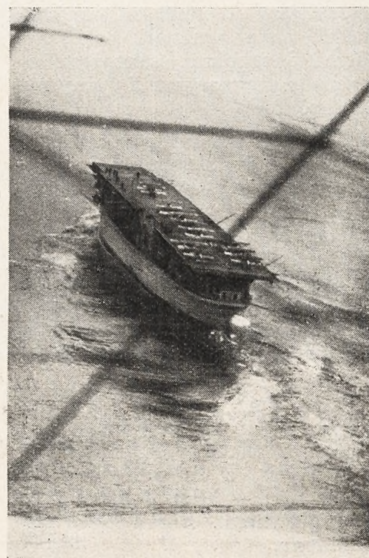
Całą nadzieję pokładano w Drugiej Eskadrze Oceanu Spokojnego, zdążającej na wschód, by przedrzeć się do Władywostoku, przeciąć komunikację przeciwnika między bazami ojczystemi a kontynentem, pozbawić jego armję posiłków i zaopatrzenia, wreszcie rozbić flotę. Zwycięstwo na morzu zdecydowałoby o losie armji lądowej.

W Japonji położenie stawało się ciężkiem. Kraj był wycieńczony, rezerwy ludzkie wyczerpane, a Rosja jeszcze rozporządzała wielkiemi zapasami zaopatrzenia i ludzi. Dojrzała potrzeba jakiegoś mocnego uderzenia, wielkiego zwycięstwa, które złamałoby wolę nieprzyjaciela i umożliwiło zawarcie na dobrych warunkach tak pożądanego pokoju, na który szarpana burzą rewolucyjną Rosja musiałaby się zgodzić. Tem mocnem uderzeniem miało być rozbicie floty rosyjskiej, do którego marynarka japońska przygotowywała się cierpliwie i systematycznie.



Kontrtorpedowiec „Wicher" w porcie gdyńskim

Adm. Rożdiestwienskij nie miał wiary w zwycięstwo. Eskadra jego składała się z jednostek różnych typów, niezespolonych taktycznie, nie przedstawiała harmonijnej całości. Okręty były przeładowane, część ich starego typu, nieprzystosowana do działań na oceanie i groziła łatwem wywróceniem się. Przewaga artylerji ciężkiej nie uspakajała trosk admirała.



Amerykańska awiomatka

Załoga była dzielna, lecz częściowo dotknięta duchem rewolucyjnym. Choroby, spowodowane upałami i brakiem świeżego prowiantu, znacznie ją osłabiły. Umiała ona wykazać dzielność, przeładowywując w oceanie węgiel z transportów na okręty barkasami, lecz długie miesiące ciężkiego pochodu wyczerpywały jej zdrowie i nerwy. Personel oficerski składał się w znacznej części z oficerów, którzy zaledwo skończyli szkołę morską; byli pełni zapału, lecz zupełnie brakło im wyćwiczenia i doświadczenia.

Flota japońska zaś była dobrze przygotowana. Załogi wypoczęły, systematyczne ćwiczenia usprawniły je, świadomość ogromu swojej roli podnosiła ducha.

Dowództwo japońskie pilnie śledziło ruchy eskadry nieprzyjaciela i liczyło dni, niecierpliwie oczekując decydującego spotkania.

Wreszcie 27 maja przed godz. 6 rano japoński lekki krążownik „Sinano-Maru" ujrzał na horyzoncie dym. Podszedł bliżej, rozpoznał okręty rosyjskie, i określiwszy ich kurs, przekonał się, że eskadra podąża w kierunku wschodniej cieśniny Cuszimy, o czem nadał radjodepeszę do krążownika „Idzumi", krążącego bliżej sił głównych. „Idzumi" przybył na wskazane przez „Sinano-Maru" miejsce, wziął kurs równoległy do kursu eskadry rosyjskiej i zameldował drogą radjową, że nieprzyjaciel jest na kursie prowadzącym do wschodniej cieśniny.

Główne siły japońskie już wcześniej podniosły kotwice. Z Morampo wyszły główne siły pod dowództwem adm. Togo, do których przyłączały się krążowniki pancerne adm. Kamimura, krążowniki adm. Kataoka, Dewa i Togo młodszego, kontrtorpedowce adm. Uriu.

O godz. 1 min. 34 eskadry ujrzały się; adm. Rożdiestwienskij rozkazał rozwinąć się w szyk torowy. Japończycy, zgodnie z uprzednio opracowanym planem

i instrukcjami, rozdzielili eskadrę i rozpoczęli manewr, zajmując miejsca przed czołem i arjergardą szyku rosyjskiego. O godz. 1 min. 55 adm. Togo podniósł sygnał: „Losy Imperjum zależą od tego jednego wysiłku. Niech każdy wytęży wszystkie swoje siły". Godz. 2 min. 6; główne siły japońskie zachodzą na czoło kolumny rosyjskiej, krążowniki okrążają arjergardę. Dwie minuty później okręty rosyjskie rozpoczynają ogień. Horyzont mglisty, dostrzegalność nieświetna; dystans 10.000 metrów. Japończycy zbliżają się — dystans 8.000 mtr.; adm. Togo daje sygnał: „rozpocząć ogień!"

Przewaga ognia japońskiego odrazu daje się odczuć: po kilkunastu minutach kanonady trzy pancerniki rosyjskie są poważnie uszkodzone, japońskie okręty są nietknięte. Admirał Rożdiestwienskij poważnie raniony, półprzytomny — jednak nie oddaje dowództwa.

Adm. Togo rzuca torpedowce do ataku. Toną trzy pancerniki rosyjskie; admirała przenoszą z płonącego okrętu flagowego na torpedowiec. Japończycy zbliżają się — odległość dochodzi do 300 metrów! Ogień ich staje się miażdżącym. Okręty rosyjskie jeden po drugim wychodzą z szyku.

Godz. 4-a. W eskadrze rosyjskiej zupełne zamieszanie. Bitwa eskadr rozdziela się na poszczególne boje grup i jednostek, łączność zatraca się, dowództwo jest bezsilne. Okręty japońskie wciąż nieuszkodzone, bitwa osiąga najwyższe napięcie. Japończycy zwyciężają. Rzeź trwa do godz. 7-ej.

Adm. Niebogatow daje sygnał: „Za mną — kurs NO 23 st.". Chce uprowadzić zdolne do marszu okręty z pola walki, uratować co się da i ujść do Władywostoku. W tym samym czasie adm. Enkuist daje sygnał: „Za mną — kierunek na południe"; widzi zupełną porażkę i chce ocalić niedobitków, chce jaknajprędzej wydostać się ze sfery ognia nieprzyjacielskiego — uciec.

Dwa sprzeczne sygnały — jeszcze większy chaos.

Zapada noc. Do godz. 11 trwa pościg i ataki torpedowe. Ginie jeszcze 6 okrętów rosyjskich. Wreszcie milkną wystrzały, wszystko uspakaja się.

Nastaje ranek 28 maja. Adm. Niebogatow prowadzi 5 pancerników do Władywostoku. Okręty, które uprowadził adm. Enkuist idą do Manili i będą internowane. Z morskiej potęgi Rosji pozostały odłamki.

Godz. 5 rano — admirał Niebogatow widzi, że okrążają go okręty adm. Kamimura. Krótka narada. Japończycy zbliżają się. Niebogatow daje sygnał: „poddaję się". Oficerowie burzą się — pancernik „Uszakow" nie słucha rozkazu, walczy i ginie; krążownik „Izumrud", korzystając ze swojej szybkości, ucieka. Pozostałe cztery pancerniki przechodzą pod japońską banderę.

Bitwa skończona — zwycięstwo japońskie jest zupełne. Druga Eskadra Oceanu Spokojnego przestała istnieć. Teraz Japonja wie, że wkrótce nastąpi pokój na warunkach, przez nią podyktowanych.

*

Bitwa w pobliżu brzegów Jutlandji nie przyniosła tak świetnego zwycięstwa. Żaden z przeciwników nie był ostatecznie rozbitym, stosunek sił zmienił się raczej na niekorzyść zwyciescy.

Sytuacja przed bitwą też była inna niż przed bitwą pod Cuszimą. Generalne zmierzenie sił nie było ostatnią szansą. Anglja mogła nadal trwać w stanie oczekiwania, Niemcom przerwanie blokady nie było w tym momencie potrzebnem w tym stopniu, co przerwanie się eskadry rosyjskiej do Władywostoku.

Admirał Jellicoe skoncentrował siły morskie na północy i cierpliwie wyczekiwał inicjatywy niemieckiej. Admirał Scheer nie kwapił się do generalnego boju z przeciwnikiem znacznie silniejszym — lepiej było siedzieć za minowemi zagrodami, pod ochroną łodzi podwodnych i dział fortecy nadbrzeżnej. Ale można było wywabić mniejsze oddziały angielskie, wciągnąć je do walki z równemi siłami, by nagle runąć na nie całą potęgą Hochseeflotte i zdusić. W ten sposób zniszczyłoby się część floty angielskiej, osiągając korzystniejszy stosunek sił, przytem udałoby się wsławić oręż niemiecki i uspokoić sarkającą na bezczynność marynarki opinję publiczną.

Admirał Scheer zdecydował się. 31 maja o świcie cała flota niemiecka ruszyła, by zademonstrować na morzu, wywabić oddziały krążownicze angielskie i zniszczyć je. Jednak adm. Scheer nie wiedział, że Admiralicja angielska dowiedziała się o przygotowaniach floty niemieckiej do wyjścia w morze i że admirał Jellicoe też się przygotował.

Tegoż dnia o świcie ruszył ze Scapa Flow na południe adm. Beatty z eskadrą krążowników pancernych, a w odległości 50 mil za nim — adm. Jellicoe z siłami głównemi. Bitwa była nieunikniona.

O godz. 2 krążownik wywiadowczy „Galatea", szukając nieprzyjaciela około wejścia do Skagerraku, miał zamiar zmienić kurs i iść na zachód, kiedy ujrzał na horyzoncie statek handlowy, stojący bez ruchu. Przy zbliżeniu się zobaczył również niemieckie torpedowce, poprzedzające eskadrę krążowniczą adm. Hippera. Łączność między przeciwnikami została nawiązana. Na falach zadrgały radjodepesze i obie floty podążyły ku sobie całą szybkością.

Godz. 3 min. 30. Oddziały admirałów Beatty i Hippera spotkały się i rozpoczęły ogień. W linji angielskiej ginie „Indefatigable". Na pomoc zdąża oddział superdrednaughtów pod dowództwem adm. Thomasa. Widząc to, adm. Hipper uchodzi — ma przeciw sobie siły znacznie przeważające; aby przeszkodzić pogoni, rzuca kontrtorpedowce do ataku, anglicy robią to samo. Między linjami wywiązuje się bitwa kontrtorpedowców na bliskich dystansach.

Godz. 4 min. 30. Na horyzoncie ukazuje się cała flota niemiecka. Admirał Beatty wycofuje się w kierunku na główne siły angielskie, adm. Thomas nie wiedział o sygnale adm. Beatty i jeszcze 10 minut szedł tym samym kursem, co kosztowało dosyć drogo — zginął jeden dreadnought. 16 niemieckich dreadnoughtów goni anglików, prażąc ich gęstym ogniem.

Z za horyzontu nadchodzi pomoc — oddział krążowników pancernych adm. Hood'a. Dzielny admirał wychodzi na czoło szyku niemieckiego i bije — bije mocno, zmusza przeciwnika do zmiany kursu — lecz przytem ginie. Walczący rozchodzą się — bitwa przerwana.

Niemieckie siły główne nadal idą na północ w pogoni za angielskiemi oddziałami krążowników. Nagle na horyzoncie ukazują się błyskawice wystrzałów i zajmują pół widnokręgu, od północnego zachodu do południowego zachodu. To główne siły angielskie okrążają przeciwnika.

Adm. Scheer widzi, że ma przed sobą całą Grand Fleet, że jest prawie okrążony i za chwilę będzie mu odcięty odwrót. Robi więc zwrot na 180 st. i uchodzi w kierunku południowym do swoich portów, by nie dać odciąć sobie odwrotu i zatrzymać pogoń, rozkazuje atakować linję angielską wszystkiemi siłami torpedowemi. To częściowo zatrzymuje eskadrę angielską.

Zapada mgła i staje się coraz gęstsza. Admirał Scheer wymyka się i całą szybkością uchodzi na południe.

Nadchodzi noc. Pościg trwa. Zaczynają się nocne ataki torpedowe i poszczególne boje jednostek. Niemcy tracą szyk i łącz-

ność. Uchodzą dokąd się komu uda — łańcuch organizacyjny rozsypał się.

Bitwa nie dała żadnemu z przeciwników decydującego zwycięstwa. Niemcy pomimo to ogłaszają się zwycięscami, dowodząc, że angielskie straty są znacznie większe. Jednak angielska flota nadal jest potężniejszą. Zwycięstwo angielskie nie wzbudza wątpliwości; Grand Fleet na drugi dzień po bitwie jest znowu gotów do dalszych operacji, podczas gdy dowództwo niemieckie szuka drogą radjową swoje rozproszone okręty, które uciekły, dokąd któremu się udało, i są w różnych portach, rozsypane, niezorganizowane.

Niemiecka flota już do końca nie próbuje wyjść w morze. Raz jeszcze wyszła — ale już po zawarciu pokoju — do Scapa Flow — by tam zatonąć z rozkazu zwycięsców.

kpt. I. REN

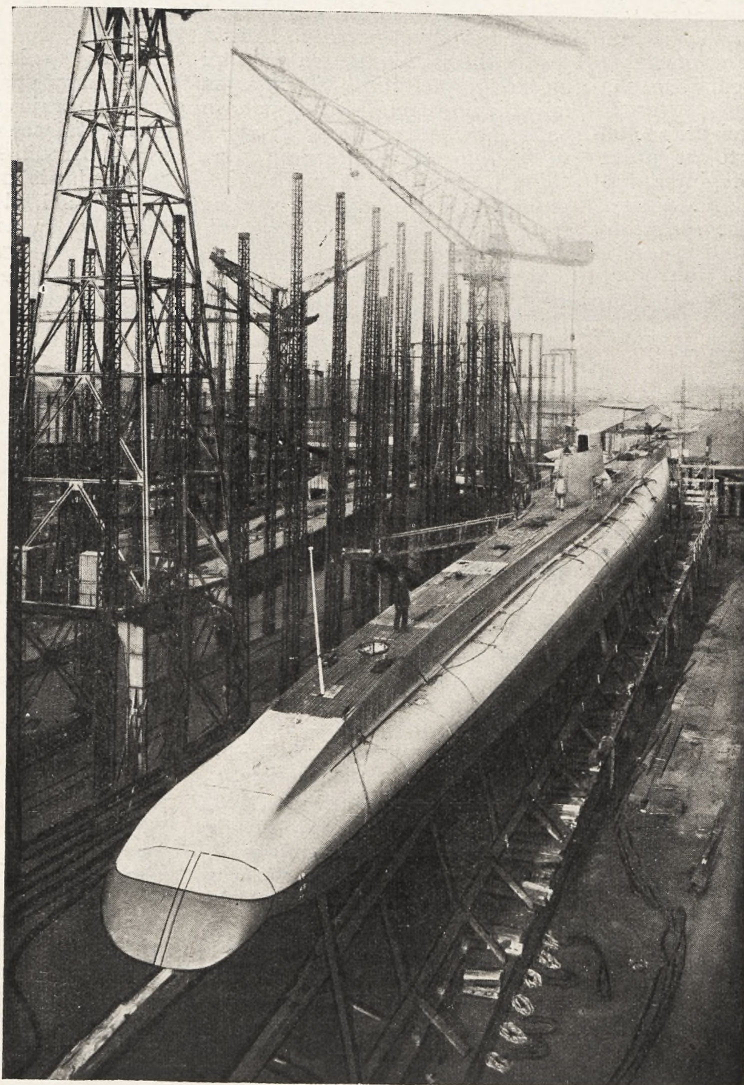
GDYNIA — POLSKIE ELDORADO

Spojrzawszy na ten tytuł, ktoś może wzruszyć ramionami i sarknąć niecierpliwie: — znowu ta Gdynia...

Tak, znowu Gdynia. Bo w ospałem i wolno toczącem się życiu naszem, Gdynia jest komórką, tętniącą najbujniejszym rytmem, rosnącą i rozwijającą z miesiąca na miesiąc, z roku na rok i to w tempie iście amerykańskiem.

Jeśli bowiem spojrzy się na Gdynię z perspektywy lat jedenastu, dopiero wtydy ocenić można, jak nieprawdopodobnej metamorfozie uległa licha rybacka wioszczyna od pamiętnego dnia 10 lutego 1920 r., stając się do pewnego stopnia ośrodkiem naszego życia gospodarczego i przemysłowego — niejako polskiem Eldorado.

Nazwa ta nie jest frazesem Gdynia rzeczywiście jest polskiem Eldorado Wprawdzie nie ma żył złotych jak również daremnem byłoby szukanie djamentów, gdy okruch bursztynu znaleść coraz trudniej, lecz niby zaczarowany magnes, przyciąga ona naturalne bogactwa Polski, by je na szarostalowych falach Bałtyku, nieść hen — w daleki świat. I odwrotnie. Statki całego świata, wzamian za węgiel, cukier, drzewo, świninę, wyrzucają na brzegi gdyńskie swoje bogactwa.



Polska łódź podwodna „Ryś“ w stoczni.

Niepodległej bowiem Polski — zwłaszcza Polski współczesnej niepodobna wyobrazić sobie bez dostępu do morza i własnego portu. Wprawdzie międzynarodowe traktaty zapewniły nam możność korzystania z portu gdańskiego, lecz życie wykazało wkrótce, jak „korzystanie“ to w praktyce wygląda.

Trzeba więc było rozejrzeć się za własnym portem. Zatoka gdyńska, jakby stworzona została do tego celu. Półwysep Hel osłania ją doskonale od fali otwartego morza, nie dają się we znaki zbyt silne wiatry wschodnie i południowo - wschodnie. Sama zatoka stanowi wygodny basen, o głębokości 9 do 14 mtr. przy redzie i piaszczystem dnie, dogodnem do kotwiczenia. Roboty związane z budową portu rozpoczęto w r. 1921, początkowo samoistnie, a od r. 1924 wspólnie z konsorcjum francusko - polskiem. Historja przebiegu tych robót zbyt jest znana, aby ją przypominać.

Nas raczej obchodzi bilans za okres ostatni.

Dotychczas więc wykonane zostały awanport, basen im. marsz. Piłsudskiego, baseny południowy i węglowy, północną część basenu Prezydenta, kanały wejściowy i portowy, oraz molo rybackie. Dla ruchu statków przeznaczone są nabrzeża: indyjskie, rotterdamskie, holenderskie, duńskie, szwedzkie, italskie, angielskie i Wilsona. Niezadługo ukończone będą nabrzeże Prezydenta i pomorskie. Linia wykończonych nabrzeży wynosi 7.720 m., do wykończenia pozostaje 3.246 m. Powierzchnia portu wodnego wynosi 273 ha, a przez lądową część przebiega 64.000 m. torów kolejowych.

Równocześnie z samą rozbudową portu, rozwijają się i jego u-

rządzenia, oraz magazyny. Obecnie Gdynia posiada dziesięć ogromnych magazynów, z tych trzy rządowe, o łącznej powierzchni 47.670 m. kw. Pozatem, niemal bez przerwy pracuje kilkanaście dźwigów i wywrotnic, z największą, nietylko w Polsce, lecz i Europie „Robor" na czele, wyładowywującą około 445 ton węgla na godzinę. Obecnie, kosztem około 3.000.000 zł. wykańczane są dwie olbrzymie wywrotnice, oparte na systemie magneto-taśmowym, przy pomocy których wagon węgla wyładowywać będzie można w ciągu jednej minuty.

Znaczenie olbrzymiej aparatury wyładunkowej ocenić można należycie dopiero po zapoznaniu się ze wzrostem eksportu i importu, aby przekonać się, że wystarczają one zaledwie na konieczne potrzeby.

W ciągu lat siedmiu, t. zn. od r. 1924, w którym to do portu gdyńskiego zaczęły przybijać pierwsze statki — wywoz powiększył się kilka tysięcy razy. Zresztą niech mówią cyfry:

1924	9.186 ton
1925	53.925 „
1926	404.251 „
1927	891.683 „
1928	1.765.058 „
1929	2.492.858 „
1930	3.121.629 „

Za pierwszy kwartał bieżącego roku wynosi już 877.600 ton, co średnio, do końca roku wynisie około czterech miljonów ton.

Równocześnie trzeba podkreślić zjawisko bardzo pocieszające, że w ostatnich miesiącach wzrasta zasadnicza wartość ładunków, dzięki zwiększeniu eksportu bekonów i słoniny, jaj, drzewa i reeksportu oczyszczonego ryżu w gdyńskiej łuszczarni.

Zasadniczymi artykułami wywozu są: węgiel, cukier, nawozy sztuczne, a zwłaszcza siarczan amonu z Mościc i sole potasowe. Również co raz poważniejszą rubrykę eksportu zaczyna stanowić zboże.

Niemniej coraz szybciej wzmaga się i przywóz. Za ten sam okres czasu, przedstawia się on następująco:

1924	981 ton
1925	1.646 „
1926	310 „
1927	6.411 „
1928	192.711 „
1929	329.644 „
1930	504.117 „

W pierwszych trzech miesiącach obecnego roku, przywieziono do Polski ogółem 103.210 ton.

Najwięcej sprowadzamy łomu żelaznego, następnie ryżu, tomasyny, bawełny amerykańskiej i egipskiej. W przyszłości niedalekiej zacznie się przywóz rud, których sprowadzanie uzależnione jest od budowy specjalnych dźwigów, oraz t. zw. „zasobników", czyli aparatów do ważenia i zsypywania ładunków pełnowagonowych.

Naturalnie, że rozbudowa portu, jako też zwiększający się ustawicznie ruch wywozowy i przywozowy, nie mogły nie mieć wpływu na rozwój samej Gdyni.

Miasto rośnie w oczach. Tam, gdzie jeszcze przed paru laty lub miesiącami była pustka, dziś wznoszą się olbrzymie, imponujące gmachy. Nieprawdobodobnie szybko powiększa się i ludność. Kiedy w r. 1928 wyrażała się cyfrą 18 tys., dziś wynosi 45 tys. Ma to swoje dobre, lecz i złe strony. Dzięki temu gwałtownemu, bo wynoszącemu około 25 proc. rocznie, przyrostowi ludności, Gdynia jest pierwszem miastem na kuli ziemskiej pod względem kryzysu mieszkaniowego. Niemal połowa osób zatrudnionych i pracujących w mieście, musi mieszkać poza Gdynią. Kres tej anomalji może położyć jedynie wybitna pomoc rządowa, w postaci szerokiego kredytu budowlanego.

Do dalszych bolączek należy brak szkół i pomocy sanitarnej. Do jedynej szkoły, obliczonej na 600 dzieci, uczęszcza 1500. Nauka odbywa się na trzy zmiany. Pozatem Gdynia potrzebuje szpitala epidemicznego oraz powszechnego, niedostateczne są już urządzenia kanalizacyjne i wodociągowe. Daje się też odczuwać brak rzeźni i hal targowych.

Wielkim krokiem w rozwoju Gdyni, będzie niewątpliwie wykańczana obecnie linja kolejowa Śląsk-Gdynia, wydzierżawiona obecnie Towarzystwu Polsko-francuskiemu.

Linja ta, omijająca Gdańsk i skracająca połączenie Śląska z Gdynią o 110 klm., ma przedewszystkiem na celu udogodnienia towarowe, i jest obliczona, po wykończeniu drugiego toru, na 70 par pociągów dziennie.

Stanie się niejako aortą, doprowadzającą ładunki węgla do Gdyni, a zarazem najdogodniejszem połączeniem Bałtyku z morzem Adrjatyckiem i Czarnem. Niewątpliwie wpłynie też na ożywienie się ruchu turystycznego i pasażerskiego, co też ma duże znaczenie gospodarcze.

Widzimy więc, jak niemal cała energja kraju ciąży w kierunku Gdyni, stającej się coraz ważniejszym ośrodkiem gospodarczym. Jest to zjawisko zrozumiałe. Przemysł Polski, nie znajdujący należytego zbytu na wschodzie, musi szukać rynków zachodnich, do których najwygodniejszą drogą jest morze.

Dlatego też Gdynia, siłą rzeczy, staje się tym gościńcem i szlakiem, który prowadzi w świat.

Im wygodniejszy, ruchliwszy i bardziej ożywiony będzie ten gościniec — tem bogatsza i pewniejsza będzie nasza przyszłość.

JAN SOKOLICZ WROCZYŃSKI

ROZBUDOWA PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Budowa w porcie szczecińskim nowego dźwigu mostowego do przeładunku towarów masowych jest na ukończeniu; uruchomienie jego projektowane jest w końcu maja, następnie — po czterotygodniowej eksploatacji próbnej — oddany on będzie do użytku ogólnego.

Waga całej konstrukcji wynosi 150.000 kg., czerpak o wadze 7,5 ton — dźwiga takiż sam ciężar. Zdolność robocza wynosi przy przeładunku ze statku na szkutę 200, ze statku zaś na wagę — 120 ton — godzina.

Do obsługi dźwigu potrzebny jest jeden mechanik oraz 2-3 robotników dla regulowania ruchu czerpaka na statku.

Nowy dźwig zaopatrzony jest w specjalną ustawnię zwrotniczą na nabrzeżu, nie zaś na pomoście, jak przy dźwigach dotychczasowych. Tę odmianę w konstrukcji zastosowano celem uniknięcia ewentualnych uszkodzeń statku podczas ruchu dźwigu wzdłuż wybrzeża.

Stosownie do posiadanych wiadomości zarządy portów Gdańska i Antwerpji postanowiły również zastosować tego rodzaju ulepszenia przy dźwigach ruchomych.

Celem usprawnienia funkcyj dźwigów mostowych ma być wybudowana specjalna przesuwnica wagonów, systemu dołowego, o napędzie elektrycznym, długości 13 m. i nośności 80 ton, co umożliwi dotoczenie wagonów bez ciągnicy, odtoczenie odbywać się będzie przy pomocy wywrotnicy. Wywrotnica ta, ze względu na swą dużą nośność będzie największą z istniejących dotychczas w Niemczech.

Sprawa budowy silosu zbożowego w porcie szczecińskim utknęła od szeregu miesięcy na martwym punkcie. Starania dyrekcji portu o uzyskanie potrzebnych na ten cel kredytów nie przyniosły pozytywnych wyników, wobec czego nie przystąpiono w roku bieżącym do prac budowlanych, ograniczając się do bagrowania kanałów, mających udogodnić dojazd do silosu z różnych części portu.



JAPOŃSKA CESARSKA FLOTA

Jest powiedzenie japońskie, iż siedząc na krześle przeszłości, widzimy przyszłość. Idąc za powyższem powiedzeniem, jeżeli chcemy poznać stosunki obecne oraz przyszłe losy marynarki japońskiej, musimy pierwiej zapoznać się pokrótce z jej przeszłością.

Cała historja marynarki japońskiej może być podzielona na dwa różne okresy, których linja podziału przypadnie na połowę IXX stulecia, co odpowiada otwarciu portów japońskich dla Zachodniej Cywilizacji. Przed powyższym okresem Japonja była krajem niemal całkowicie zamkniętym, ograniczającym swe stosunki do handlu z Chinami, Koreą i Holandją. Japonja była nieco podobna wówczas do Anglji z XIV wieku, z jej flotą, złożoną ze średniowiecznych okrętów. Obecna marynarka japońska jest wytworem drugiej połowy IXX stulecia, gdy wiedza i kultura Zachodu wkroczyły w kraj Wschodzącego Słońca.



Baza floty niemieckiej w Świnoujściu

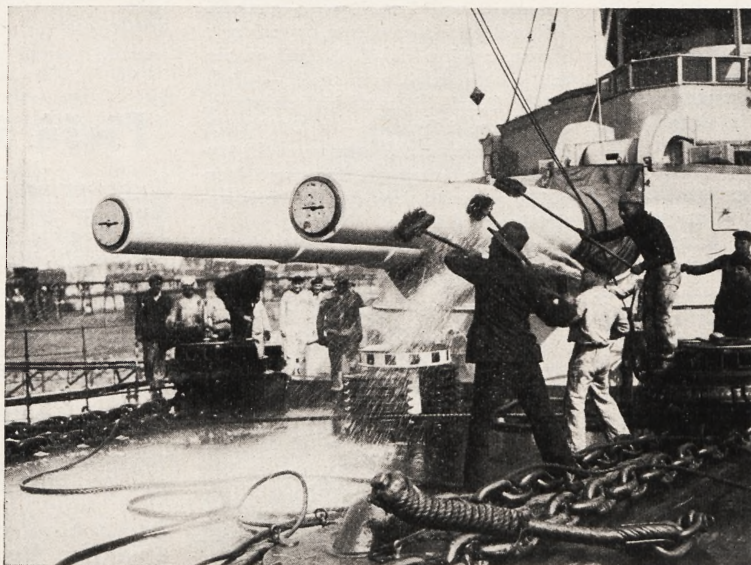
Historja Japonji sięga okresu 2.588 lat temu i w ciągu tego czasu rzadko kraj był wystawiony na niebezpieczeństwo z zewnątrz.Zawdzięczać to można w pierwszym rzędzie położeniu geograficznemu Japonji, ogromowi Chińskiego Cesarstwa oraz ciągłym walkom wewnętrznym tegoż. W ciągu owego długiego okresu cztery zaledwie razy doświadczyła Japonja inwazyj obcych, zresztą bez poważniejszych konsekwencyj.

1) Cesarzowa Jingu wysyła armję na Koreę, karząc ją za podburzanie południowych części Japonji. Dzieje się to w roku 200 po Chr.

2) Wyprawa nad Tumen i Amur oraz na Koreę, przeciw tamecznemu powstaniu. Japonja ma mieć około 150 okrętów.

3) Najazd Mongołów w 1281 r. Flota Mongołów wynosi 3.500 okrętów. Wielka burza u wybrzeży Kyusku rozbija zupełnie flotę najeźdców.

4) W roku 1591 Togotomi Hideyoshi zaczyna podbijać Koreę, której flota jest wówczas stosunkowo silna. Tylko dzięki jednoczesnemu działaniu wojsk lądowych i floty udało się Japonji zawładnąć południową Koreą.



Toaleta okrętu wojennego

Wspomnieć należy także o wyprawach poszczególnych awanturników japońskich, którzy samodzielnie docierali aż do wybrzeży-chińskich, a nawet dalej — do Malajskiego półwyspu. Te wyprawy miały swoją dobrą stronę o tyle, iż roznieciły ruch ku podbojom, co przyczyniło się do opanowania Formozy i wysp Filipińskich.

W tym to właśnie okresie na wodach japońskich pojawiają się okręty portugalskie, holenderskie i hiszpańskie, a w roku 1613 przybywa pierwszy statek angielski, otwierając w Hirado dom handlowy.

Zaczyna się budowa okrętów japońskich. W 1630 spuszczono na wodę sławny „Ataka Maru". Ten statek ma 180 stóp długości, 63 stopy szerokości i 12 stóp głębokości. Ów nagły postęp urywa się jednakże za czasów wielkorządztwa rodu Tokugawa. Japonja śpi snem pokoju lat blisko 260. Okręty japońskie znikają z mórz okolicznych.

W połowie 18 stulecia jednakże, wraz z ekspansją Imperjum Brytyjskiego ku Indjom, Chinom i Dalekiemu Wschodowi oraz z posuwaniem się Rosji ku Pacyfikowi, Sachalinowi i Kurylom, Japonja otwiera oczy. Zewsząd płyną żądania otwarcia portów dla handlu.

Odkrycie złota w Kalifornji zwróciło uwagę Stanów Zjednoczonych na Pacyfik i postawiło

je oko w oko z Japonją. W 1853 roku kommodor Perry jest wysłany do Japonji dla podjęcia rokowań handlowych. W 1868 r., wraz z Restauracją i powrotem cesarza do władzy, rozpoczyna się nowa era w historji floty japońskiej, ciągnąca się od około połowy IXX stulecia aż do dnia dzisiejszego. Ten okres da się podzielić na 4 podokresy:

1) Od przybycia kommodora Perry'ego w 1853 r. do 1870-go. Okres zorganizowania floty.

2) Od 1870-go do wojny Chińsko-japońskiej w 1894 r. Okres rywalizacji na polu ekspansji morskiej między Japonją a Chinami.

3) Od 1895 r. do wojny Rosyjsko-Japońskiej w 1904 r. — Okres rywalizacji na polu ekspansji morskiej pomiędzy Rosją a Japonją.

4) Od 1905 r. do dni dzisiejszych. — Okres niezależnej ekspansji morskiej.

Oto omówienie tych okresów:

1) Okres pierwszy rozpoczyna się wraz z obudzeniem się Japonji z nazbyt długiego snu. Japonja wyraźnie odczuwa potrzebę floty wojennej, która mogłaby dzielnie stawić czoło zewsząd napierającym flotom państw Europy i Ameryki. Toteż wysiłki jej kierują się ku nabywaniu okrętów z zagranicy, jakoteż sprowadzaniu inżynierów obcych, celem budowania okrętów na miejscu. Każdy z klanów musiał nabyć pewną liczbę statków. Jednak z początkiem ery Meiji i Restauracji władzy Cesarskiej państwo nabywa okręty. W roku 1872 ogólna siła floty japońskiej wynosi 14 okrętów, których tonnaż ogólny dochodzi do 12.352.

2) W 1870 r. w związku z podbojem Formozy przez Japonję rodzi się konflikt między Chinami a państwem Mikada. Wybuchu spodziewają się obie strony w każdej chwili. Na zbudowanie przez Chińczyków 2-ch okrętów wojennych, każdy o tonnażu 7.335, Japonja występuje z 3-ma krążownikami po 4.200 tonnażu każdy. Wiele zwycięskich bitew morskich decyduje o przewadze Japonji. Jeden z najważniejszych okrętów tego czasu, krążownik „Hashidate", jest już zbudowany na miejscu, w kraju.

3) Półwysep Liaotung, zdobyty przez Japonję w wojnie z Chinami, miał być zwrócony Chinom na skutek interwencji Francji, Rosji i Niemiec. Zwłaszcza Rosja rościła sobie prawo do hegemonji na Dalekim Wschodzie. Kroki, skierowane przez nią ku Korei postawiły Japonję na straży i kazały mieć się na baczności. Zbudowano wiele okrętów w kraju, jedynie krążowniki wykonane były w Anglji. Tonnaż dochodził do 15.200, krążowniki miały po 4.760, krążowniki opancerzone do 9.750. Taktyka admirałów Japońskich polegała na zadaniu ciosu decydującego flocie rosyjskiej, stacjonowanej na Dalekim Wschodzie, zanim będzie ona miała czas złączyć się z flotą rosyjską w Europie. Japonja dzięki temu mogłaby swobodnie wysadzić wojska lądowe na wybrzeża koreańskie i mandżurskie. Atak na Port Artur zadał więc klęskę flocie rosyjskiej Dalekiego Wschodu, a ostatecznie bitwa pod Tsushimą, 27 maja, 1905 roku, zadecydowała o przewadze japońskiej. Siły rosyjskie zostały całkowicie zniszczone. Trzy krążowniki rosyjskie dotarły 3-go czerwca do Manili i oddały się władzom amerykańskim. Do Władywostoku dotarły 2 kontrtorpedowce oraz 1 krążownik. Zwycięstwo to podniosło ogromnie powagę Japonji w oczach świata.

4) Koniec wojny rosyjsko-japońskiej odpowiada ogromnemu wzrostowi floty wogóle. Japonja zawiera przymierze z Anglją, co gwarantuje obu państwom spokój i możność zajęcia się palącemi sprawami na Dalekim Wschodzie. W czasie wojny światowej Japonja mogła współdziałać ze sprzymierzonemi państwami, a flota japońska operowała często na morzu Śródziemnem i przyczyniła się w znacznym stopniu do rozbicia państw Centralnych. W roku 1921 Japonja podpisała pakt rozbrojeniowy morski w czasie Konferencji Wachingtońskiej. W latach 1926 i 1927 Japonja zastępuje stare okręty nowemi i buduje je, podobnie jak niemal wszystkie z czasu wojny światowej, u siebie w kraju. Przemysł budowy okrętów rozwija się w całej pełni. Japonja wkroczywszy na drogę polityki międzynarodowej, zaczyna wśród niej zajmować poczesne miejsce.

Jeśli cofniemy się do okresów wcześniejszych, skonstatujemy, że nawet w dniach słabego samopoczucia racjonalnej polityki narodowej jakikolwiek wypadek na kontynencie odbijał się głośnem echem w państwie Wschodzącego Słońca. Tak pojawienie się Rosji na Dalekim Wschodzie, jak objęcie wysp Filipińskich przez Stany Zjednoczone miało ogromny oddźwięk w narodzie japońskim.

Zasadniczą troską marynarki współczesnej japońskiej jest w pierwszym rzędzie zapewnienie niepodległej egzystencji oraz dominującego stanowiska na Dalekim Wschodzie państwu Japońskiemu. Żadnych planów zaborczych Japonja nie posiada i pragnie całkowicie współdziałać z mocarstwami Europy w interesie ogólnego pokoju. Zważywszy rozmaite warunki narodów, przychyla się Japonja do planu względnej równości siły morskiej, t. j. do planu, według którego każdy naród posiadałby flotę niezbędną do obrony swoich granic i zabezpieczenia sobie pokoju.

Tłumaczył z Japońskiego
TADEUSZ ROS

Miedź w budowie okrętów współczesnych

„The Modern Shipbuilder", w opisach konstrukcji najnowszych parowców transoceanicznych, podaje, że okręty współczesne, o pojemności od 30.000 ton, budowane są conajmniej w 1/10 wszystkich części metalowych—z miedzi.

Propeler takiego okrętu, wykonany z bronzu, zawiera do 53.000 funtów miedzi, główny mechanizm śrub — około 200.000 ft. miedzi, instalacje maszynowe, elektryczne i drutowe — do 3.000.000 ft. części miedzianych, a nawet tuby sygnałowe do podawania komendy i łącznościowe pochłaniają do 100.000 ft. materjału miedzianego.

O zapotrzebowaniu na miedź w budowie okrętów nowoczesnych można z cyfr podanych powyżej wyrobić sobie pewne pojęcie, jeśli się zważy, że w programach rocznych budowy marynarki handlowej i wojennej wszystkich państw świata, pojemność brutto waha się około 3.000.000 ton, a przyrost roczny pojemności wynosi około miljona ton.



Pieśń żeglarska

Zasępione nasze morze
Szumi w dzień i szumi w noc,
Już niejedną życia zorzę
Pochłonęła jego moc.

Śmiało, bracia ukochani,
Wiatr pomyślny w żagiel dmie,
Po burzliwej wód otchłani
Białoskrzydły jacht nasz mknie.

Tam za dalą wiecznej burzy
Jest szczęśliwy, jasny kraj,
Nigdy błękit się nie chmurzy.
Nie przemija złoty maj.

Lecz pokona groźne wały
Tylko ten, kto przetrwa znój.
Śmiałoż, bracia! mocny śmiały,
Jak ptak bystry żagiel mój!

Sprawa żeglugi jugosłowiańskiej

Belgrad, w maju.

W listopadzie ub. r. miały być wydane 2 zasadnicze ustawy w przedmiocie popierania żeglugi morskiej: ustawa o budowie statków oraz ustawa o subwencjonowaniu żeglugi.

Względy techniczne oraz budżetowe spowodowały, że opracowanie tych ustaw odkłada się z miesiąca na miesiąc.

Dotychczas zrobiono w tej kwestji następujące posunięcia:

1) zwolnienie od cła nowych statków,

2) zwolnienie od podatków i świadczeń wszelkiego rodzaju jakichkolwiek nowych inwestycyj na 12 lat oraz zwolnienie od cła materjałów, urządzeń i maszyn, które należy sprowadzić z zagranicy,

3) udzielanie subwencji.

Narazie z subwencyj korzysta tylko kabotaż wewnętrzny, udziela się je już od 1922 r. i wynosiły one do 1928 r. ogółem 171,3 milj. dinarów. Było to raczej udzielanie odszkodowań za straty, które przedsiębiorstwa żeglugi morskiej poniosły wskutek narzuconego im obowiązku utrzymywania stałej komunikacji między wyspami a lądem, t. j. między 363 przystankami. Znaczna część tych linij jest i do dziś dnia zupełnie deficytowa.

Dopiero w marcu 1929 r. sprawa została uregulowana drogą kontraktu zawartego z rządem na 10 lat.

Kontrakt ten opiera się prawnie wyłącznie na ustawie skarbowej 1928/1929 § 285, zmieniający art. 85 ustawy o rachunkowości państwowej w myśl upoważnienia do zawierania umów na okres kilkoletni. Przytem jednak rząd postawił swe warunki:

a) Zjednoczenie przedsiębiorstw kabotażowych.

Przy ustalaniu subwencji wzięto jednak pod uwagę nietylko tonaż i długość przebiegu, lecz uwzględniono przedewszystkiem i rentowność poszczególnych linij, typ statków, konsumcję węgla, frekwencję pasażerską, wysokość karga i tp. Rząd ma prawo sugerowania w kwestji taryf.

b) Obowiązkowe odnowienie taboru do 1/4 istniejącego tonażu w ciągu 10 lat.

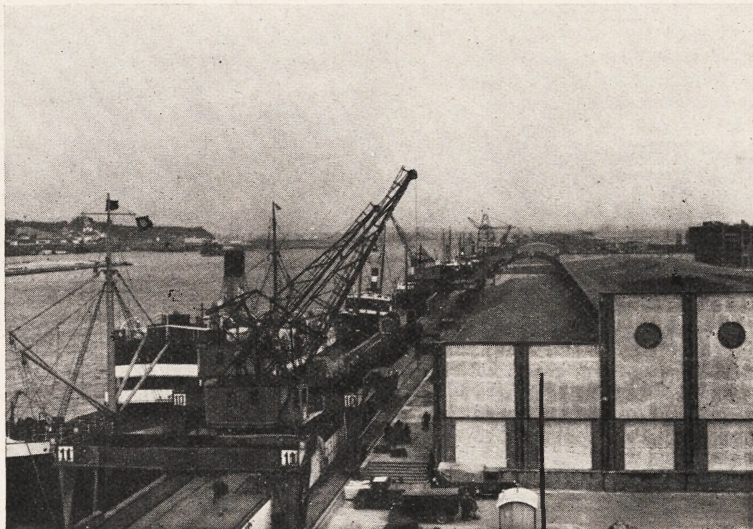
4) Bank Hipoteczny upoważniony został do wystawiania hipotek na statki z poręką państwową, zatem rozszerzone zostały możliwości kredytowe.

Co się tyczy linij dalekobieżnych, to dotychczas sprawa subwencji nie została unormowana i tutaj właśnie mają wkroczyć wyżej wspomniane ustawy.

W projekcie ustawy o popieraniu żeglugi przewiduje się prawo dalekosięgającej ingerencji w sprawie subwencjonowanych towarzystw.

Rząd może nietylko wpłynąć na ruty, na taryfy, ale żaden statek nowy nie może być nabyty bez upoważnienia rządu, który może przepisać typ, cel i urządzenie wewnętrzne nowej jednostki.

P. J. E.



Jedno z wykończonych nabrzeży portu gdyńskiego.

Linja okrętowa Kopenhaga—Berlin

Stosownie do pogłosek, krążących w Szczecinie, ma być uruchomiona w najbliższych dniach nowa stała linja okrętowa pomiędzy Kopenhagą - Świnoujściem - Szczecinem - Odrą - Hohenzollernkanal a Berlinem.

Celem eksploatowania powyższej linji założone już zostało niemiecko-duńskie konsorcjum, do którego wchodzi ze strony Danji firma maklerska „Petersen, Möller i Hoppe"; w przyszłości powstać ma niemiecko-duńskie towarzystwo akcyjne.

Bezpośrednia komunikacja wodna pomiędzy Kopenhagą a Berlinem będzie tańsza od dotychczasowego kombinowego transportu wodno-kolejowego, a to ze względu na zaoszczędzenie kosztów przeładunkowych.

Czas przejazdu z Kopenhagi do Berlina ma trwać narazie około 60 godzin, w przyszłości jednak skrócony będzie o 10 godzin. Projektowane jest uruchomienie na terytorjum niemieckiem transportu samochodowego, dostosowanego do powyższej komunikacji.

Na omawianej linji będą kursowały raz na tydzień w obydwuch kierunkach statki motorowe o pojemnoćci 200 ton. Żegluga ma się odbywać pod flagą niemiecką.



Bandera wojenna i pancernik niemiecki to ostrzeżenie dla Polski!

ŁOTEWSKO-ESTOŃSKA KONWENCJA MORSKA

W dniu 1 kwietnia weszła w życie konwencja żeglugowo-portowa zawarta 28 lutego r. b. między Łotwą a Estonją.

Konwencja ta ustanawia pewne minimalne opłaty portowe od tonażu i wagi ładunku dla okrętów pod flagą układających się państw. Wykaz opłat znajduje się w Państwowym Instytucie Eksportowym w Warszawie.

REWJA BANDER

Kołyszą się lekko, mocno zakotwiczone i przycumowane do betonowych ścian nabrzeży statki. Niemal dzień i noc skrzypią bez przerwy potężne dźwigary, chwytające stalowymi szponami całe wagony węgla, lub olbrzymie więzie że'aza. Ze zgrzytem podjeżdżają niekończące się sznury towarowych pociągów.

Hen daleko, gdzie szara, lekko łukowata linja styka się z nieco jaśniejszem niebem, wykwita ciemny pióropusz dymu. To statek jakiś nadpływa, lub też opuszcza port gdyński. Ruch w porcie wzrasta bowiem z miesiąca na miesiąc, a przy jego nabrzeżach odbywa się istna rewja bander całego niemal świata. Przeciętnie do wygodnego portu gdyńskiego zawija dziennie osiem statków i tyleż go opuszcza.

Jeśli sięgniemy do statystyk, to z dumą możemy stwierdzić, że w roku zeszłym powiewały w porcie bandery 21 państw. W rewji tej pierwsze miejsce przypadło statkom szwedzkim, drugie polskim, trzecie niemieckim i wreszcie czwarte duńskim. Z kolei, następne miejsca zajmowały bandery francuskie, amerykańskie, norweskie, łotewskie oraz angielskie. Dalej reprezentowane były Belgja, Czechosłowacja, Estonja, Finlandja, Gdańsk, Grecja, Holandja, Japonja, Litwa i Włochy.

Nie zatrzymał się tylko dotychczas przy naszych nabrzeżach ani jeden statek sowiecki, aczkolwiek purpurowa flaga, opatrzona emblematami młodej republiki, dość często powiewa w sąsiednim Gdańsku.

Floty handlowe całego świata, przybijające do wybrzeży gdyńskich, reprezentują imponującą cyfrę 2.026.874 ton pojemności. Jakżeż śmiesznie i zabawnie wygląda ruch w roku 1924, w którym weszło do portu i wyszło zeń zaledwie 48 okrętów.

Ruch pasażerski przedstawia się stosunkowo dość słabo, aczkolwiek wykazuje ustawiczne ożywienie. Obecnie Gdynia posiada bezpośrednie połączenie pasażerskie z Anglją, Francją, Ameryką Północną i Południową. Podstawę ruchu pasażerskiego stanowią emigranci. W roku ubiegłym przejechało przez Gdynię 6.781 osób, wyjechało zaś z niej 17.388 pasażerów. Naturalnie cyfry te nie obejmują pasażerskiego ruchu przybrzeżnego i wycieczkowego, który jest bardzo ożywiony.

Dalsza zniżka frachtów morskich

Stawki frachtowe morskie w obrotach linji regularnych i nieregularnych wykazują w marcu według „Wirtschaft und Statistik" dalszą tendencję zniżkową. Indeks ogólny frachtów morskich w obrocie Niemiec wykazuje zniżkę 1,9 proc. w stosunku do lutego b. r. i wynosi w marcu 87,0 (1913—100). Zniżki odnoszą się przedewszystkiem do rud w przewozach z Hiszpanji i Północnej Afryki do Rotterdamu i północnych portów niemieckich.

Także stawki na drzewo ze Szwecji i Finlandji z powodu wzrostu konkurencji rosyjskiej i znikomego popytu na drzewo budulcowe i tarte są znacznie niższe niż w lutym. Nieco spadły raty frachtowe na pszenicę i kukurydzę z Ar-
[illegible] Południowej Rosji.
[illegible]wozach z Niemiec do Europy
[illegible]e frachty Rotterdam-Zachod-
[illegible] na węgiel o ca 4 proc. w
[illegible] lutego.

Ogólnoakademicki Komitet Fl. Narod.

W sali Malinowej Magistratu m. st. Warszawy odbyło się zebranie organizacyjne delegatów wyższych uczelni warszawskich.

Zebranie zagaił p. Witold Kuczewski, słuchacz Politechniki Warsz., zapraszając do Prezydjum na przewodniczącego p. Grajewskiego, pp. Albrechta Stanisława, Szukiewicza Romana, Bronikowską Halinę i Klimesza, a na Sekretarza p. Tryzmę Józefa, poczem udzielił głosu Gen. Zaruskiemu, Sekretarzowi Generalnemu Komitetu Floty Narodowej, który w dłuższem przemówieniu zobrazował stosunek Polski do morza w przeszłości i znaczenie akcji Kom. Fl. Nar., zmierzające do ugruntowania Jej władzy na morzu.

Po dyskusji zebrani delegaci w liczbie około 100 osób jednomyślnie uchwalili założyć Ogólno Akademicki Komitet Floty Narodowej i rozszerzyć jego akcję na wszystkie wyższe uczelnie Rzeczypospolitej.

Wybory do Zarządu dały następujące wyniki: prezesem wybrany został p. Witold Kuczewski. Członkami: pp. Biszewski Kazimierz, Murczyński Stanisław, Kaczyński, Grajewski Alfons, Bukowski Alfons, Główczewski Roman, Odlanicka-Bocobut Izabella, Gruszczyński Stanisław, Szukiewicz Romuald, Sokołowska Jadwiga, Królówna, Szatkowski Józefowska Marja, Albrecht Stanisław, Konarzewski Stefan i Dominikiewicz Tadeusz.

Na zakończenie obrad uchwalono przez aklamację wniosek p. Tadeusza Dominikiewicza w następującem brzmieniu:

„Zebranie Organizacyjne Ogólno Akademickiego Komitetu Floty Narodowej składa hołd p. Gen. Marjuszowi Zaruskiemu w uznaniu Jego zasług, pracy, trudów i ofiar poniesionych dla sprawy propagandy idei morza polskiego i budowy Floty Narodowej.

Wybrany Zarząd przystępuje niezwłocznie do pracy wśród młodzieży akademickiej i szerokich mas społeczeństwa.

Ś. P.
Zdzisław Dębicki

W dniu 7-go b. m. zmarł w Warszawie znakomity pisarz i poeta, prezes Zw. Syndykatów Dziennikarzy polskich, członek Zarządu Stołecznego Komitetu Floty Narodowej — Zdzisław Dębicki.

Zgon ten okrył ciężką żałobą nietylko piśmiennictwo polskie, wzbudził głęboki smutek nietylko w sercach wielbicieli Jego talentu, ale i obdarzył niepowetowaną stratą cały szereg instytucyj, których ś. p. Zdzisław Dębicki był członkiem. Ubył bowiem Człowiek, którego serdeczna prostota, wzniosła skromność i wielka obowiązkowość obywatelska— stawiały w rzędzie Najpotrzebniejszych społeczeństwu.

Cios ten łagodzi jedynie puścizna, jaką nam zostawił.

Dwadzieścia kilka tomów Jego dzieł, to wielka skarbnica najpiękniejszych i niezwykle wartościowych myśli, wskazań i zrozumień. Skarbnica, z której z pożytkiem przez długie, długie lata czerpać będzie społeczeństwo i zawsze, ile razy weźmie ktoś do ręki Jego twór — przemówi do niego wielka kultura i wielkie serce.

Przed kilkoma tygodniami stolica obdarzyła go nagrodą literacką. Wręczono Mu ją już na łożu śmierci, lecz nie zapóźno, by jeszcze żywemu złożyć należny dowód hołdu i uznania.

Ś. p. Zdzisław Dębicki zmarł w wieku lat 60.

(z. a.)

ROZWÓJ · KOMITETU FLOTY · NARODOWEJ

ILOŚĆ KÓŁ:

1927 r.
97



1928 r.
188



1929 r.
549



1930 r.
750



Sprawozdanie Sekretarza Generalnego Kom. Fl. Nar.

z działalności za rok 1930

Lata ostatnie nie były wdzięcznym okresem dla pracy i rozwoju instytucyj, których dochody uzależnione są od patrjotycznej ofiarności społeczeństwa.

Szybko wzrastające wskutek przesilenia gospodarczego zubożenie odbiło się nader ujemnie na akcji zbiórkowej Komitetu w r. 1929.

Wzrastająca depresja gospodarcza w roku ubiegłym niesłychanie utrudnia rozwinięcie i pogłębienie działalności Komitetu.

Poza tą jednak akcja Komitetu niejako vis major, hamującą rozwój wszystkich instytucyj społecznych, — napotykała na trudności, stosowane specjalnie do tej Instytucji. Szkodzenie Komitetowi zaczęło się już dawno, w roku ubiegłym przybrało jednak charakter jakby zorganizowanej akcji.

Poza tem cały szereg zrzeszeń, a nawet instytucyj zaczął na własną rękę prowadzić zbiórkę na flotę morską, nie wahając się dezorjentować w ten sposób społeczeństwo.

Przeciwdziałałem temu licznemi artykułami w prasie oraz memorjałem, złożonym Panu Ministrowi Spraw, Wewnętrznych, który okólnikiem z dn. 30 listopada 1930 r. zabronił przeprowadzać zbiórki na rzecz budowy floty morskiej bez upoważnienia Komitetu Floty Narodowej.

Mimo tego do dzisiejszego dnia istnieją różne konta zbiórek na cel powyższy, utworzone poza Komitetem i bez porozumienia się z nim.

A przecież tak wielka i poważna akcja, jak zbiórka setek i miljonów, nie może być rozłożona na parę instytucyj, lecz powinna być skoncentrowana w jednej, już istniejącej, ustawowo do tego powołanej, dającej wszelkie gwarancje celowego i rzeczowego szafowania groszem publicznym. Dla szerokich mas publiczności jest rzeczą niezmiernej wagi, że fundusze Komitetu podlegają na prowincji kontroli Władz Państwowych (Komitety Wojewódzkie i Powiatowe), w skład zaś Centralnej Komisji Rewizyjnej wchodzi przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli Państwa.

I. Sprawy organizacyjne.

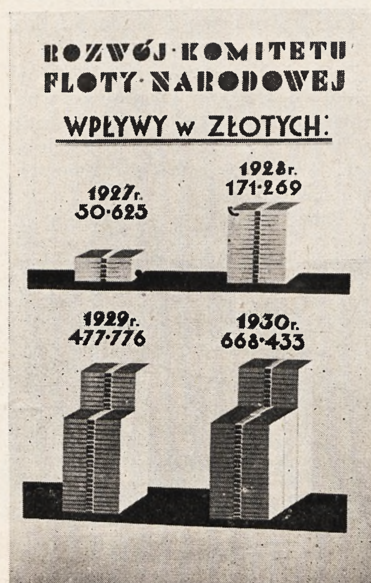
W związku z rozwojem działalności Komitetu okazała się potrzeba — dla usprawnienia akcji — zdecentralizowania pewnych czynności i powierzenia ich tworzącym się Komitetom Wojewódzkim oraz Powiatowym.



Wybrzeża gdyńskie pod Kamienną Górą.

Dla ułatwienia Panom Wojewodom zorganizowania i funkcjonowania Wojewódzkich Komitetów przesłałem im w dn. 10 września 1930 r. gotowy tymczasowy projekt Regulaminu, którego zasady są następujące:

1. Zadaniem Wojewódzkiego Komitetu jest organizowanie Komitetów Powiatowych, kontrolowanie ich działalności oraz akcji na terenie całego województwa.
2. W skład Wojewódzkiego Komitetu wchodzą przedstawiciele władz oraz sfer obywatelskich. Ze względu na nadanie całej akcji charakteru powagi i solidności, przewodniczy — Wojewoda.
3. Cała praca koncentruje się w wyłonionym przez Wojewódzki Komitet Zarządzie, złożonym z kilku osób.



Na takich mniej więcej zasadach zostały zreorganizowane i sprawnie działają wojewódzkie Komitety w Łodzi, Katowicach, Poznaniu, Lwowie.

Komitet Okręgowy w Bydgoszczy oraz Komitet Stołeczny na m. Warszawę istnieją już dawniej, wykazując nader intensywną działalność.

Wojewódzki Komitet w Toruniu istnieje od lat paru, wyniki jego pracy są najowocniejsze.

Na skutek moich usilnych starań nastąpiło na terenie Województwa Śląskiego zrzeszenie Komitetu z Ligą M. i Rz. pod nazwą: Zrzeszone Organizacje Komitetu Fl. Nar. i Ligi Morskiej i Rzecznej Okręgu Zagłębia Węglowego. Każdy członek Ligi jest jednocześnie członkiem Komitetu. Wszelkie zaś fundusze na rzecz rozbudowy floty narodowej będą przekazywane do Komitetu Fl. Nar. bez jakichkolwiek potrąceń.

Tworzenie Powiatowych Komitetów jest obecnie w toku, w dniu 3 października 1930 r. rozesłaliśmy Panom Starostom projekt Regulaminu Powiatowego Komitetu Fl. Nar., który przewiduje organizowanie Kół lokalnych oraz opiekę i kontrolę akcji na terenie całego powiatu.

Powiatowe Komitety zostały dotąd utworzone we wszystkich miastach powiatowych województw: Łódzkiego, Warszawskiego, Poznańskiego i funkcjonują coraz sprawniej.

Dla pogłębienia akcji organizacyjnej wyjednałem poparcie celów i zadań Komitetu ze strony władz państwowych.

Okólniki, polecające podległym władzom i urzędom popieranie

akcji Komitetu, wydali w r. ub. Panowie Ministrowie: Spraw Wewnętrznych, Rolnictwa, Komunikacji, Robót Publicznych oraz Panowie Wiceministrowie: Spraw Wojskowych, Skarbu, Sprawiedliwości.

Na podstawie tych okólników i z powołaniem się na nie zwróciłem się o poparcie Komitetu w jego pracy do wszystkich władz II, a niejednokrotnie i I instancji. A więc: do Dowódców O. K., do Prezesów wszystkich Sądów, do Naczelników więzień, do Prezesów Dyrekcji lasów państwowych, do Nadleśnictw, do Dyrekcji Szkół Rolniczych, do Prezesów Dyrekcyj Kolei Państw., do Prezesów Dyrekcyj Robót Publinych, do Kuratorów Szkół i w in.

Niezależnie od czynników rządowych, w dążeniu do dotarcia idei Komitetu Fl. Nar. do najszerszych warstw narodu, przedsięwziąłem akcję wśród samego społeczeństwa, we wszystkich prawie jego sferach warstwach.

Zwróciłem się do Duchowieństwa.

Księdza Prymasa Polski uprosiłem, że na Konferencji Episkopatu uzyskał od Księży Arcybiskupów i Biskupów przyrzeczenie popierania celów i zadań Komitetu. Niezależnie od tego zwróciłem się osobiście, lub listownie do wszystkich Księży Arcybiskupów i Biskupów, którzy w swych organach djecezjalnych wydali bardzo życzliwe odezwy do Duchowieństwa w naszej sprawie. Uzyskawszy od Kuryj Biskupich adresy Księży Dziekanów, wysłałem do nich i do niektórych Księży Proboszczów, z powołaniem się na Okólnik Księdza Biskupa, listy oraz materjał informacyjno-propagandowy z prośbą o organizowanie Kół parafjalnych, gminnnych i opiekowanie się niemi.

Z Głównego Związku Straży Pożarnych uzyskałem wydanie okólnika z bardzo gorącym apelem do współpracy z Komitetem. Na podstawie tego okólnika wysłałem listy do wszystkich Wojewódzkich Związków Straży Pożarnych, które akcję naszą z całą życzliwością popierają w swych okólnikach i miesięcznikach fachowych. Korzystając z nadsyłanych nam adresów Okręgowych Związków Straży Pożarnych, zwracam się do nich, także ze swej strony, o popieranie naszych celów i zadań, przesyłam im materjał informacyjno - propagandowy z prośbą o rozesłanie go do poszczególnych gniazd lokalnych.

Pracownicy Policji Państwowej opodatkowali się na rzecz Komitetu i wpłacili w r. ub. blisko 35.000 zł.

Nawiązałem stosunki ze Związkiem Harcerskim, a szczególnie ściśle z jego Drużynami Morskiemi.

Pozostaję w kontakcie ze wszystkiemi prawie Związkami Zawodowemi: Kolejarzy, Nauczycieli, Pracowników Poczt, Telegrafów i telefonów, Pracowników Miejskich, Gminnych i in.

Są związki, jak np. Związek Prac. Powszechnego Zakładu Ubezp. Wzajemnych, które uchwaliły (komunikat z dnia 13 listopada 1930 r.) wszystkich swych pra cowników zapisać na członków Komitetu.

Niektóre zrzeszenia i sfery postanowiły same ufundować i oddać Państwu jednostki morskie.

Pracownicy pocztowi zbierają składki na „Dar Pocztowców“, pracownicy wielu ośrodków kolejowych opodatkowali się na budowę okrętu „Dar Kolejarzy“. W listopadzie 1930 r. utworzył się Komitet budowy okrętu p. n. „Temida“, do którego wchodzą przedstawiciele zrzeszeń i organizacyj, związanych z wymiarem sprawiedliwości.

Przy bardzo życzliwem poparciu Pana Ministra Wyzn. Rel. i Ośw. Publ., który wydał specjalny okólnik, utworzył się Komitet zbiórki na „Dar Szkoły Polskiej“. Komitetowi temu dostarczyłem 26 i pół miljona specjalnych znaczków-nalepek, które zostały w r. b. rozesłane do wszystkich (30.000) szkół.

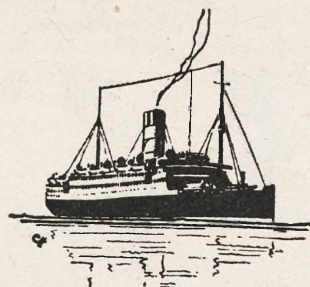
Składki, płynące na te specjalne cele, Buchalterja Biura Komitetu księguje na osobne konta.

Wogóle każdy wpływ księgowany jest na to konto, na jakie go ofiarodawca przeznaczył.

W r. b. rozpocząłem akcję na terenie Sokolstwa, wysyłając do każdego gniazda (około 1.000 gniazd) w kraju i za granicą (we Francji) odezwy i materjał informacyjno-propagandowy.

Delegaci nasi brali udział w Zjazdach różnych Organizacyj, na których apelowali o współudział w pracy z Komitetem i znajdowali żywe zrozumienie naszych zadań i celów.

Pozostawałem w kontakcie z polskiemi placówkami dyplomatycznemi za granicą. Niektóre z nich, jak Konsulat w Antwerpji, Poselstwo w Bukareszcie i in. bardzo życzliwie odnoszą się do Komitetu.



Do Związku Narodowego Polskiego w Ameryce wysłałem materjały informacyjno-propagandowe oraz życzenia z okazji 50-letniej działalności.

W dniu 13 lipca 1930 r. odbyło się w Gdyni poświęcenie pierwszego statku, ufundowanego przez Komitet Fl. Nar., „Daru Pomorza“ i ofiarowanie go Państwu.

Poza pracą Centralnego Biura, Komitetów Wojewódzkich, Powiatowych, Kół, organizacyj i zrzeszeń, działało na 31 grudnia 1930 r. — 3540 członków-korespondentów, pracujących przeważnie honorowo.

Dzięki wytężonej pracy organizacyjnej, ilość kół wzrosła w roku sprawozdawczym o 201 i wynosiła na 1 stycznia 1931 r. 750.

Członków liczy Komitet około pół miljona, prawie wyłącznie wspierających, opłacających 1 zł. rocznie, w bardzo licznych wykach w ratach misięcznych go 8—10 groszy.

Dążnością moją jest, by idea Komitetu dotarła do każdego osiedla polskiego, do każdej wsi nawet, by sieć Kół Komitetu pokryła kraj cały.

O wynikach pracy mówią poniżej podane cyfry, świadczące o całym rozwoju Komitetu, szczeszczególnie w roku sprawozdawczym, mimo conajmniej niesprzyjających warunków działalności, mimo powszechnego w r. ub. zubożenia, mimo rozbijania akcji zbiórkowej, zamiast jej koordowania — w myśl ustawy — w Komitecie.

Wpływy z samych składek, bez *subwencyj Ministerstwa P. i H. bez dochodów z imprez, nalepek* i t. p.; wyniosły:

w r. 1929	w r. 1930	prelimin. na r. 1930
zł. 408.526	zł. 625.805	tyko zł. 391.400

wzrost o zł. 217.279=53,1%

N. B. Rok bieżący 1931 zapowiada się także korzystnie. Wpływy gotówkowe do Centrali Komitetu wyniosły w I kwartale 1930 r. zł. 95.795,—, wpływy do Centrali w I kwartale r.b. podniosły się, mimo pogłębienia depresji gospodarczej, do kwoty zł. 122.406—, a więc wzrosły o 26.611— zł., t. j. o 28 proc.

Akcję propagandową

prowadzono w r. ub. w następujących dziedzinach:

Rozesłano 24 komunikaty do 250 pism w całym kraju. Prasa, zwłaszcza prowincjonalna, umieszcza je bardzo chętnie i wogóle interesuje się coraz żywiej

sprawami floty morskiej, jak to widać z napływających do Biura Komitetu wycinków prasowych. Jest to pocieszającym dowodem, iż społeczeństwo zaczyna coraz poważniej traktować znaczenie kwestji morskiej dla Państwa. W kilkuletniej pracy, uświadamiającej w tym kierunku najszersze warstwy narodu — Komitet Floty Narodowej niezaprzeczenie najwięcej zdziałał, dotarł bowiem do warstw, sfer, do których nikt z tem dotychczas się nie zwracał.

W ubiegłym roku wygłoszono kilkadziesiąt odczytów i prelekcyj w stolicy i na prowincji. Wygłosił je przeważnie Sekretarz Generalny.

Silnym środkiem propagandowym okazał się kiosk na pl. Napoleona w Warszawie w stylu mostku kapitańskiego na okręcie z modelem parostatku nowoczesnego i odpowiednim napisem propagandowym.

Bardzo dobrą propagandą są filmy morskie. Posiadamy ich 6:

„Nasza praca na morzu" część I-sza — dług. 350 m.

„Nasza praca na morzu" część II-ga — dług. 350 m.

„Na wybrzeżu białoskrzydłych mew" — 300 m.

„Poświęcenie okrętu „Dar Pomorza" — 60 m.

„Nasza flota wojenna" — 130 m.

„Ćwiczenia naszej marynarki wojennej" — 250 m.

Filmy te stale są wyświetlane w najrozmaitszych zakątkach kraju przez nasze Koła i członków korespondentów. Wypożycza się je bezpłatnie na określony termin za gwarancją Zarządu miejscowego Koła Komitetu na wypadek ewentualnego ich uszkodzenia, lub zniszczenia. Zapotrzebowanie jest tak wielkie, że zamówienia muszą być nadsyłane co najmniej na miesiąc przed ewentualnem ich wyświetlaniem.

To samo jest z przeźroczami, jest ich 120 z widokami floty morskiej, morza, Pomorza oraz 7 szt. z hasłami Komitetu Fl. Nar.

Akcję propagandową prowadzono także przez Radjo oraz za pomocą afiszów, rozwieszonych w budynkach większych stacyj kolejowych, w wagonach P.K.P. i kolejek dojazdowych.

Poza tem rozesłano w r. ub. blisko 660 tys. sztuk propagandowych ulotek, afiszów, broszur.

Niezależnie od tego Stołeczny Komitet Fl. Nar. w ciągu roku ub. rozdał w Warszawie około 400.000 ulotek propagandowych. W dniach 12—19 października r. ub. urządził „Tydzień propagandowy", w czasie którego rozlepiono na ulicach i w lokalach publicznych 3000 plakatów.

Administracja.

Centrala Komitetu zatrudnia 10 urzędników, 1 woźnego i 1 gońca; — w r. 1929 — 13 urzędników i woźnego.

Pensje miesięczne pracowników umysłowych wynoszą od zł. 250 do 490 (buchalter), szef biura 705 zł.

Ogólna suma miesięcznych poborów urzędników wynosiła:
na 1.IV.1930 r. . . zł. 4.600,—
na 1.IV.1931 r. . . „ 3.531,—
o zł. 1.069,— mniej, czyli zmniejszyła się o 23 proc.

Kół Komitetu Floty Nar. było:
na 31.XII 1929 r. . . . 549
na 31.XII 1930 r. . . . 750

Ukończono ewidencję kwitarjuszy, wydanych członkom-korespondentom.

Założono kartotekę korespondentów. Żmudna ta praca polegała na wpisaniu na 3540 kartach imienia, nazwiska, dokładnego adresu, liczby porządkowej, województwa, numeru legitymacji, numeru kwitarjuszy, ilości wydanych w komis odznak, nalepek, flag. Kart tych było na 31 grudnia 1930 r. 3540. Karty członków-korespondentów są obecnie zgrupowane według województw i w tym porządku rozłożone według alfabetu.

Sprawdzono, uprządkowano i zamknięto 1020 kont dłużników za nalepki za rok 1929 oraz zamknięto 624 kont za r. 1930.

W dniu 16 lutego 1930 Komitet wytoczył Radosławowi Krajewskiemu proces o zakazanie mu wydawania pisma p. n. „Flota Narodowa". Sąd Okręgowy w Warszawie w Wydziale Handlowym postanowił uznać, że jedynie uprawnionym do nazwy „Flota Narodowa" przy wydawaniu pisma jest Komitet Fl. Nar., zakazać Radosławowi Krajewskiemu wydawanie pisma p. n. „Flota Narodowa", nakazać zniszczenie matryc drukarskich oraz zapasów egzemplarzy numerów, wydanych po 20 grudnia 1930 r., zasądzić R. Krajewskiego na zwrot Komitetowi zł. 140 tytułem kosztów procesu. Uzasadnienie wyroku nastąpiło 3 stycznia r. b. Obrony prawnej podjął się znany adwokat Stefan Urbanowicz i prowadził ją zupełnie bezinteresownie blisko rok. Mecenas Urbanowicz, jest stałym, bezinteresownym doradcą prawnym Komitetu.



Życie statku.

Korespondencji wpłynęło w r. ub. 4.640.

Wysłano	w r. 1929	w r. 1930
korespondecyj	3.600	5.801
		więcej o 2.201
okólnik. i komunik.	14.803	19 564
razem wysłano	18.403	25.365,
		czyli o 6.962
		więcej = 37.8%

Pozatem rozesłano 657.570 egzemplarzy materjału informacyjno- propagandowego, w tem 2.950 afiszów z „Darem Pomorza".

Ponadto rozesłano w roku sprawozdawczym:

kwitarjuszy jednozłotow.	269	bloczków
„ piaskowych	603	„
odznak po 50 gr.	3.397	sztuk
„ „ 1.50 zł.	2.917	„
„ „ 3.50 „	9	„
nalepek po 10 groszy	51.261	„
„ „ 50 „	12.709	„
„ „ 1 zł.	9.295	„
chorągiewek	913	„
flag	94	„

Sprawozdanie kasowe stwierdza, iż Instytucja nasza, mimo tak bardzo niesprzyjających warunków, rozwija się stale i krzepnie, czego dowodem wzrost wpływów o 28 proc. w I kwartale 1931 roku.

Pozwolę więc sobie zakończyć niniejsze sprawozdanie wyrażeniem głębokiego przekonania, że komitet Fl. Nar., już dziś bardzo poważna Instytucja, w niedalekiej przyszłości, przy poparciu wszystkich miarodajnych czynników, stanie się potęgą, która w sposób wybitnie konkretny przyczyni się do zrealizowania naszego programu morskiego

Sekr. Generalny Fl. N.

(—) M. ZARUSKI

SZKWAŁ

nowela

W czerń nocy wsiąknęły kominy, ramiona żórawi, kadłub...

Szereg żółtych plam okiennych, niby szereg okrągłych oczu leżących na fali potworów — pogłębiał tylko ciemnię nocy. Na promenadzie pod daszkiem, na zakrętach schodów, ponad płaszczyznami zamkniętych luków — przymarły apatyczne, oble mgły świetlne. Wsiąkał je chciwie mrok.

Tuż ponad mostkiem kapitańskim tli się nikły płomyk opancerzonej drutem żarówki. Poza szybą wnętrza słabo rysuje się kanciasta, zdecydowana twarz. Pada na nią słaby żółty blask, odbity od róży wiatrów. Twarz pochyla się czasem, to znów podniesiona ginie w mroku.

Trzasnęły drzwi—sucho, krótko.

Kanciasta twarz sternika spojrzała nienawistnie na rosłą sylwetę kapitana, który go mierzył od stóp do głów bazyliszkowem spojrzeniem.

— Ruszamy za pięć minut. Jeszcze pijany?

— Nie, kapitanie.

— Pamiętaj bydlę!

W tubę ku maszynom spadł rozkaz i dokładnie w tem samem brzmieniu wrócił na górę. Półnadzy, czarni od smarów i pyłu węglowego ludzie czuwali w ponurej, rozgrzanej głębinie parowca, aby z lądu na ląd po malowniczych wodach Czarnego Morza przewieźć dostatnio odzianą, wypoczywającą w promieniach słońca i w czystem powietrzu nocy — gromadkę pasażerów.

— Uważać dobrze, żeby nie zejść z kursu. Ciemno. Ma się na wiatr.

Sternik ponuro łysnął wzrokiem.

— Tak jest, kapitanie.

— Za karę nie dostaniecie dziś zmiany, a gdybyście kogoś z marynarzy uprosili, żeby was zluzował po północy — obadwaj won ze statku i do czrezwyczajki. Ja was nauczę uciekania na obcy ląd ze statku! Zrozumiano?

— Tak jest, kapitanie. Ja nie chciałem uciekać, tylko chciałem zobaczyć, jak u nich tu jest... u burżujów...

— Milczeć!

Oczy sternika zmętniały, w chwilę potem zalała je krew. Węzłowate palce miażdżąco zacisnęły się na kole sterowem. Kapitan spokojnie, pewnie wychodził z budki pilota. Dźwiczki znów trzasnęły. Twarz sternika skamieniała w ryżym odblasku. Gdyby koło sterowe nie trzymało rąk zwartych w kurczu wściekłości — sternik cisnąłby się za tyranem, który prześladował marynarzy już od lat kilku na tym statku, byleby zasłużyć sobie u władz sowieckich na opinję bezwzględnego rewolucjonisty. Wszak płynęli nieopodal lądów obcych — mogli uciec, choćby wpław ku brzegom...

Kiedy kapitan mocnym krokiem schodził na średni pokład — dudniły już maszyny, warczały na kołowrotach łańcuchy sterowe i kotwiczne.

Spieszył się. Mijali go marynarze, pasażerowie. Ktoś o coś pytał — zaledwie skinął ręką. Spieszył się. Koścista sylweta jego wpadała z mroku w zasięg mdławego światła i znów ginęła w mroku. Tuż przy schodni spuszczonej na morze zatrzymał się, spojrzał na zegarek.

Po żelaznych stopniach klekocą kroki; na niewidzialnej fali unoszą się i opadają szalupy przewoźników. Gwar rozmów, nawoływania, lękliwe okrzyki... Odrutowana żarówka chwiejącym się blaskiem łowi twarze — zalęknione i roześmiane, ponure i spokojne.

Kapitan patrzy w dół — tamtej nie widać...

Jeno pasiaste sweatery marynarzy i przewoźników, jeno jasne kowerkoty, barwne gumiaki i żółte, miękkie raglany pasażerskie. Tamta ubrana czarno. Czarno — jak czarną być musiała jej dusza patrząca przez szkliwo wielkich, głębokich oczu.

Nic to — czarniejsze miał już na sumieniu dusze, a ileż jasnych, tych najjaśniejszych... Spojrzał na zegarek. Uśmiechnął się. Z ponad fali doleciał wesoły głos Achmeda.

Achmed nie głupi. Dopilnował. Nie wracał sam. Jak pies musiał za nią chodzić a czuwać, by mu nie zginęła.

Szalupa burtą otarła się o schodnię, a wraz z bryzgami ryżej piany wyskoczyła na stopień czarna, zgrabna sylweta kobiety. Elastycznie, bez lęku, a z niezwykłą wprawą wbiegła do góry na pokład. Rosła i silna stanęła tuż przed czekającym kapitanem. Spotkały się spojrzenia tych dwojga. Jej — powłóczyste, mocne i bijące zarówno czarem, jak i łamiącą przeciwnika dumą. Jego — zmrużone, łaknące, przyczajone i jakby schowane w brunatnej obwódce zmarszczek i brwi siwiejących.

Oddał ukłon głęboki, pełen szacunku — jakby nie z tamtego lądu tu przywieziony. Zaledwie odpowiedziała nieznacznem skinieniem głowy i wpadła w mrok. Tuż za nią w świetle ukazało się sprytne, psie oblicze Achmeda. Kapitan obojętnie przyjął psi błysk oczu skośnych i uśmiech sinych warg na cofniętej pod czarny beret twarzy. Tatar skurczył się i dał nura w bok ku kasztelowi. Misja jego była skończona. Oprowadził czarną damę po Warnie i na czas przywiózł na statek stojący na redzie. Gdyby chciała tam zostać na lądzie — miał rozkaz szpiegować ją i powiadomić kapitana. W Chersoniu władze poleciły komendantowi parowca uważać na ruchy emisarjuszki. Nie dowierzano jej, jak zresztą nikomu ze swych ludzi delegowanych za granicę. Ale Czarna dama nie zdradzała chęci ucieczki. Przeciwnie — spieszyła się z powrotem. Wysłała tylko dwie depesze i list — dokąd — Achmed nie wiedział. Nie spotkała się z nikim. Zwiedzała miasto smutna i zamyślona.

Ani Achmed, ani kapitan nie umieli rozwiązać tej zagadki. Tembardziej nie domyślali się tajemnicy pasażerowie jadący wraz z Czarną damą z Chersonia do Konstantynopola. Zresztą każdy z nich myślał przedewszystkiem o sobie.

Kapitan dał rozkaz podniesienia schodni. Przerażone szalupy przewoźników uciekały pośpiesznie od kadłuba statku, który lada chwila mógł ruszyć.

Z wnętrza wydarł się świst pary — drżał i zawodził przez gardło syreny. Nagle zagłuszył go tubalny ryk, warczenie łańcuchów, grzmot śruby okrętowej i szurgot zburzonej fali. Kadłub drgnął — płynął. Na statku zapanował spokój. Wszyscy byli już na miejscach. Kapitan z opuszczoną głową — zamyślony — wchodził po schodni ku wyżce pilota. Pasażerowie wezwani przez stewarda schodzili na wieczerzę do rzęsiście oświetlonej, ukwieconej sali jadalnej. Kapitan sprawdził różę wiatrów, kurs statku, wydał ostatnie rozporządzenia i zeszedł do sali, gdzie steward czekał na niego z parującym półmiskiem. Obok siedziała Czarna dama. Zawinięta nieomal w czarną welwetową suknię sprawiała wrażenie cennej kamei oprawionej w połyskliwy, ciemny agat.

Kapitan poprowadził rozmowę elastycznie, uprzejmie. Warna dostarczyła wstępu, który poprzedził opis szafirowego wejścia przez Bosfor do miasta meczetów. Pili wino z górskich winnic Dalmacji — czerwone, jak rubin —

zlekka cierpkie. Ku końcowi kolacji — złote jak bursztyn o aromatycznym zapachu nabrzmiałych słońcem winogron Palermo.

Przy wetach kapitan kazał podać Pomery-sec.

Z płaskiego kieliszka Czarna dama nalała nieco wina na plaster ananasa. Wtedy musowało jeszcze bardziej. Potem czerwone, jak rozcięty granat, soczyste jej wargi muskały zlekka przechylone, cienkie szkło, wciągały kilka kropel płynu, a równe, białe zęby wtapiały się w zwięzłą miazgę owocu...

— Pani umie pić... zauważył pitan.

Podniosła powieki i spojrzała mocno. Wilgotne usta jej rozchyliły się, małe chrapki orlego noska falowały widocznie.

— Nie robię niczego połowicznie.

— Ach... tak? Czyż to możliwe? — Kapitan uśmiechnął się znacząco i wyprężył się na siedzeniu.

Czarna dama oznajmiła zimno:

— Szkoda, że pan nie będzie mógł się o tem przekonać.

Kapitan podchwycił djalektycznie.

— Więc pani jednak żałuje tego, że nie danem mi będzie przekonać się o...

— Ja — nie. Ale pan wtedy dopiero uwierzyłby w szczerość i niezłomność moich intencji.

— Pani mnie zastanawia...

— Niech się pan nie niecierpliwi... Oczekiwanie nie będzie dla pana zbyt długie i męczące...

Poprawił się znów niepewnie na fotelu. Właściwie rozmowa obracała się już koło upragnionego tematu, ale wyłuskiwała go z łupiny konwenansów zbyt bezwzględnie — ruchem zwiastującym zawód. Kapitan nie chciał struny przeciągać. Na to nie miał czasu; ale nie chciał również tracić całkowicie nadziei. Uskoczył więc w bok od istoty sprawy.

— Dałbym wiele za to, żeby się dowiedzieć, po co pani jedzie do Konstantynopola?

— Naprzykład? — spojrzała wnikliwie.

Spłonął i zawahał się.

— Oddałbym wszystko, aby powstrzymać panią od tego niebezpiecznego dla kobiet miasta.



Torpedowce niemieckie w Świnoujściu.

— Naprzykład? — powtórzyła nieustępliwie.

— Chociażby nawet życie! — wypalił bez namysłu z napuszonem bohaterstwem.

— Hm... życie? Niech pan nie szafuje tak lekkomyślnie swem życiem. Bo przecież może się komuś łatwo przydać...

Źrenice Czarnej damy zaszły ledwie dostrzegalną mgłą. Ciężko przykryły je powieki. Opuściła głowę. Na policzkach wywikłły rumieńce.

Dech kapitana przyczaił się. Spytał półszeptem:

— Komu?

— Chociażby... mnie... — odparła prosto.

Zaległo milczenie.

Kapitan zamarł w bezruchu. Kołatało nieznośnie serce, drgały nerwy, pęczniały żyły i arterje.

Byle nie spłoszyć... Byleby nie spłoszyć... Czuł już tryumf, czuł, że trzydniowa podstępna a omotująca kobietę gra żądzy uczyniła wreszcie swoje. W Chersoniu po wejściu na statek nie chciała z nim rozmawiać. W Odessie przy obiedzie zaledwie raczyła się odzywać. W Constancy odważył się już służyć za przewodnika w mieście. A na przestrzeni pomiędzy portem rumuńskim a bułgarskim tak się zaawansował w swych zamiarach, że w obawie, aby nie uciekła — kazał tatarowi pilnować jej, jak oka w głowie.

Pozostawała jednak już tylko jedna noc. Jeżeli nie skorzysta z niej, okazja mu przepadnie. Najwidoczniej zamiarem tej fascynującej kobiety nie była ucieczka z Rosji sowieckiej, bo gdyby chciała to uczynić — mogła pozostać w pierwszem lepszem mieście po drodze. Ona jednak wracała na statek sowiecki. Czemu? Czyżby dla niego? Kapitan Plangen dosyć był już bogaty, by sobie nawet na taki zbytek pozwolić. Jeszcze bardziej był odważny i przedsiębiorczy. Był po za granicami sowietów. Czyż nie mógł z tego skorzystać? Czyż nie mógł dopomóc tej kobiecie, miast jej pilnować?

— Czy nie zechciałaby pani... przejść się nieco po pokładzie?

Odpaliła wręcz: — nie!

To go zastanowiło. Czasu miał mało. Nalegał. Z kobietą różnie trzeba.

— Dzisiejsza noc na Czarnem Morzu jest wyjątkowo ponętna. Fala szumi tajemniczo. Wokoło ciemno. Cisza.

— Właśnie nie lubię tajemniczej ciszy.

— Szkoda — jęknął. I było mu rzeczywiście bardzo ciężko na sercu.

— To ostatnia noc na... moim statku... A nawet mógłbym powiedzieć... może ostatnia już godzina... przed burzą...

— Niewątpliwie — krótko odparła dama.

Kapitan spojrzał zdziwiony. Wtedy spytała wnikliwie:

— Właśnie, zapowiadał pan na dziś burzę?

— Istotnie — podchwycił niepewnie — oczekujemy lada chwila silnego wiatru. Dlatego też chciałem zaproponować pani spacer, zanim się zerwie.

— Pan jest pewien, że burza dziś będzie? Jeżeli tak, to zaczekamy.

— Burza... może nie. Ale lada chwila spadnie szkwał. Wtedy na statku rozpocznie się ogłuszający koncert. Trudno będzie utrzymać się na pokładzie — zwłaszcza pani...

— Ma mnie pan za tak słabą?

— Z doświadczenia wiem, że kobiety boją się burzy.

— Czasem właśnie jej szukają... Wtedy namiętniej grają zmysły...

Znów ten mgławy błysk oczu, znów rozchylenie mięsistych ust, ledwie dostrzegalne drganie puszku nad soczystą górną wargą. Palce Czarnej damy nerwowo bębniły po stole.

— Wypijmy jeszcze butelkę!— zwróciła się nagle. — Ale... tym razem na mój koszt. Muszę wyrównać zaległość względem pana...

I, nie pytając kapitana o zgodę, zamówiła szampana.

Pili.

Znów maczały się krwiste jej wargi w musującym płynie — tym razem jakoś namiętniej; znów podniecające rzucała spojrzenia— tym razem bardziej niewolące mężczyznę — wyraźnie przeznaczone dla niego. Był jej pewien. Kazał podać trzecią butelkę. Biły pulsy. W głowie mu szumiało, ramiona nie trzymały się już przyzwoicie korpusu...

Kadłub okrętu obmacywały już pierwsze podmuchy szkwału, odbijając się o bimzy, oblatując naokoło kominy i grając na otworach tub wentylacyjnych. Tu i ówdzie szczękały niedomknięte drzwi. Trzeszczał zlekka pokład dzwoniło szkło w drewnianych oprawach.

Pasażerów w jadalni już nie było. Stewardzi poszli spać. Dochodziła godzina dwunasta. Czarna dama wstała. Napięły się krągłe łuki jej bioder. Falowała niespokojnie pierś. Oczy pełne były zagadkowych blasków. Z całej postaci wiała oszołamiająca podnieta.

Kapitan poderwał się za nią. Zatoczył się zlekka. Nie rozumiał ruchu.

Wiatr wył. Kiedy wyszli na pokład, podchwycił ich zdradziecko i cisnął ku burcie. Drzwi za nimi zatrzasnął z hukiem.

Marynarz poczuł się na nogach wobec napaści żywiołu. Ujął kobietę pod ramię.

— Widzi pani, że to... nie należy do przyjemności.

— Zdarza się, że nieprzyjemność kończy się... przyjemnością.

Mocniej ujął ją pod ramię — przytulił nawet. Był zupełnie pewien swego.

Kobieta nie zwracała na to uwagi. Prowadziła go wzdłuż burty na nos statku, gdzie podchwycone wiatrem grzbiety prutych fal rozpryskiwały się w bryzgi i spadały na twarze. Były słone i gorzkie — rzeźwiące. Im bardziej zbliżali się ku nosowi statku, tem ostrzejsze, rzęsistsze spadały krople.

Z ciemnego tła nieba jeszcze ciemniejszemi konturami wycinały się pochylone ku rufie kominy. Żórawie sterczały, niby wzywające pomocy ramiona.

Zatrzymali się. Z miejsca tego widać było słabo oświetloną budkę sternika.

— Słyszał pan kiedy o duchach okrętów?

Zaskoczyło go to pytanie — zgoła nie na miejscu — sprowadzające z obmyślonej już drogi zdań, półsłówek, a nawet zdecydowanych propozycji.

— Nie wierzę w duchy — rzucił zdawkowo — i szczelniej przywarł do kobiety — elastycznej, miękkiej, palącej.

Zimno tu było na pokładzie i nieprzytulnie. Chciał już zaproponować zejście — chociażby do salonu — ale Czarna dama nieustępliwie ciągnęła dalej:

— Gdyby pan umiał wsłuchiwać się w ten nocny gowor na statku, odnalazłby pan w nim wiele dziwnie tajemniczych nut, skarg, nieraz... wspomnień.

Mówiła gorączkowo, choć przyczajonym szeptem:

— Pośród kominów, bloków, wind, wentylatorów, wśród zwojów lin i łańcuchów, po kurytarzach i kabinach, we wszystkich składach i spiżarniach, w kambuzie i w kasztelu — wszędzie ich pełno, Na czele ich przesuwa się duch okrętu... On zna losy wszystkich marynarzy... Gdyby ci tchórze odważyli się spytać, powiedziałby może im, co ich czeka za chwilę...

— Chodźmy stąd... — nalegał kapitan. — To niezdrowe majaczenia...

— Tak, tak... Niech pan słucha... Podobno marynarze na chwilę przed śmiercią boją się ukazywać



na pokładzie, chowają się w kasztelach, głowy ukrywają w kocach...

Kapitana chwytał ziąb wiatru i słów. Chciał przerwać — nie pozwoliła.

— Szczególnie musi wielu ich jęczyć tu na Czarnem Morzu... Słyszał pan zapewne o scenach pirackich napadów krążowników Breslau i Goeben na wybrzeże Krymu, o blokadzie Bosforu, o wycieczkach łodzi podwodnych, kruszących życie ludzi niewinnych, o atakach zbuntowanych nych pancerników rosyjskich, o kaźni i rzezi... Tak... Jeżeli duchy trzymają się miejsc katastrofy, to roi się od nich na powierzchni tego ponurego morza. Nie czuje pan w tej chwili tego?

Ale kapitan w tej chwili czuł co innego — zmagała go żądza.

— Czy warto zastanawiać się nad tem? Zresztą duchy dawno już wymiótł szkwał...

— Nie! nie! Są takie, które czekają na pomszczenie krzywdy. Te nie ustępują nigdy.

Ale kapitan nie słuchał. Swoje miał na myśli, pochylił się nad uchem kobiety i przekonywał gorąco, natarczywie:

— Życie jest krótkie i kolczaste. Trzeba się spieszyć i nie liczyć z niczem, aby wyrwać zeń piękne kwiaty szczęścia... Pani jest cudną kobietą! Tylko rosjanki mają w sobie taką moc ognia.

— Jestem gruzinką! — odparła dumnie — A pan, kapitanie?

— Gruzinką?! — zachłysnął się tem słowem — Płomienne, nieobliczalne kobiety!...

— A pan?! — powtórzyła natarczywie pytanie.

— Ja jestem pochodzenia niemieckiego... — rzucił z pychą.

— Więc czemuż pan im służy?

— Ach, to przypadek... Zresztą cóż mnie oni obchodzą! Jestem wolny w każdej chwili...

— I gotów pan... uciec?

— Z panią... tak. Zgodzi się pani?

Zawahała się.

— Mam jeszcze tu pewne obowiązki... Ale po spełnieniu ich...

Stali oparci mocno o burtę. Otaczał ją ramieniem. Szkwał ciskał się na pokład. usiłował ich wymieść, gruzince burzył czarną, krótko przystrzyżoną czuprynę...

— Widzi pan, to było tak: mąż mój służył na pancerniku w rosyjskiej flocie Czarnomorskiej w roku 1917-tym... — mówiła poufnie gruzinka.

— Słyszałem, że straszny to był rok dla... oficerów marynarki...

— Otrzymali rozkaz... Rejs wojenny z Sebastopola do Jałty... Rozkaz zbombardowania tego gniazda burżujów...

— Potworne... — potakiwał ka-

pitan. — Czy pani nie zimno?

— Nie... Oleg był ideowcem, rewolucjonistą szczerym, na przewrót bolszewicki nie godził się... Ale do Jałty popłynął, bo tam byłam ja z maleńkim synkiem... Pan nie słyszał nic o Olegu Spirydonowiczu Bariatinskim?

Spadło denerwujące, lękliwe milczenie. Może szkwał porwał gdzieś słowa odpowiedzi i uniósł je daleko w morze, a może kapitan przypominał coś sobie, bo po chwili dama usłyszała niewyraźne — n...ie...

— Otoczenie Olega — to były psy wściekłe, sprzedawczyki... Przekonywał ich... Ale cóż im było bombardować niewinne miasto, zniszczyć urodę i kunszt wybrzeża krymskiego?

Znów wiatr cisnął się na burtę, przesadził ją, uderzył wściekły o deski pokładu, wspiął się na słupie anteny i uleciał hen w przestrzeń, unosząc jakieś szczątki słów kobiety.

— Pani zimno! Pani drży na całem ciele... — Ogarnął ją pieczołowicie ramieniem.-Chodźmy tam, na dół... Może tam znajdzie pani zapomnienie.

— Jeszcze chwilkę, komandorze! Najpierw chcę to przypomnieć dokładnie... Cztery pancerniki późną nocą stanęły w porcie jałcińskim. Ludność łudziła się, że ratować ją przyjechali francuzi, anglicy, włosi — świat cały przeciwko barbarzyńcom... I nagle gruchnęły pierwsze strzały... Oleg opuścił statek, potajemnie odpłynął łodzią, odszukał mnie... Nie! — tego nie da się powtórzyć! Rozumiesz, komandorze, myśmy się kochali, jak szaleńcy, jak para studentów, jak... Płakał, przytulając dziecko i mnie. Stary tatar, u którego mieszkałam, chciał nas ukryć w szałasie śród łoz winogronowych. Wyszliśmy z willi. W cieniu nocy wiódł nas tatar. Działa na pancerniku grały... Straszne, straszne!

— I uratowaliście się? — niepewnym głosem spytał kapitan.

Kobieta nie odpowiadała przez chwilę. Naraz zawołała, jakby w obłędzie:

— O! niech pan spojrzy na te fale! — przechyliła się przez bakbort. A za nią pochylił się zaniepokojony o nią kapitan. Czyżby w rozpaczy wspomnień chciała popełnić teraz szaleństwo? Czyżby po to wsiadła na ten statek? Nie mógł dopuścić do tego, musiał ją ratować,.. dla siebie.

— Oleg zginął w tem morzu! Wie pan, jak? Ci ze statku szli mu po piętach, nasłani, szpiegujący. A kiedyśmy już docierali do kryjówki, porwali go...

Zawył znów wiatr — jękliwie, upiornie. Kobieta, jakby chciała zobaczyć w czarnym odmęcie to ukochane, porwane jej podstępnie ciało, jakby tam skoczyć chciała do niego. Komandor nie chciał widzieć nic — nie, nie — nic!



„Rodney“ — nowy angielski okręt wojenny.

— Rzuciłam się jak szalona za nim. Błagałam — bezskutecznie. Sąd odbył się natychmiast. Tak zarządził jego kolega, miczman... aby objąć po Olegu komendę statku. Ze starego żelaza, jakie zgromadził na nabrzeżu t. zw. „tydzień żelazny“, przyczepiono grzęze do jego nóg, postawiono go w bieliźnie na skraju molo, nad czarną falą... Egzekutor jego z tryumfalnym uśmiechem patrzył z nad burty pancernika... Dał znak...

— Po co pani o tem wspomina? To straszne... — Kapitan podchwytywał Czarną damę, chciał ukoić obietnicami jej rozpacz. — Uchodźmy stąd... Inaczej chciałem spędzić noc z panią... A potem... Jestem wolny... Możemy uciec z tego kraju... Czeka nas tyle szczęścia...

— Dał znak i... kula w serce. Ciało Olega przechyliło się bezwładnie — spadło. Grzęza żelazna plusnęła i otworzyła mu bezpowrotną drogę na dno.

— I pani to widziała?

— Widziałam! — krzyknęła głosem tak pełnym rozpaczy, jakby scena ta powtarzała się w tej chwili w jej oczach. — O widzę go jeszcze tu! Tu! — wychyliła się niebezpiecznie poprzez burtę, jakby w zamiarze rzucenia się w morze.

— Pani jest szalona! — usiłował powstrzymać ją komandor.

— Szalona! — syknęła nagle gruzinka, zwinęła się jak żmija, schwyciła nagle oszołomionego komandora za nogi, uniosła je z niezwykłą siłą i przerzuciła za burtę szamoczące się ciało. A zębami ostremi dopadła rąk wczepionych kurczowo w żelazo bakbortu.

— O, tak, to widziałam, Johannie Borysowiczu Plangenie, miczmanie i morderco Olega Bariatińskiego!

Z budki sternika wyszedł ciężko marynarz. Ci dwoje zmagali się z obu stron burty. Rozwichrzony, przerażony łeb kapitana miotał się, gardło wyło w zawody ze szkwałem. Kobieta dopadała, gryzła do krwi dłonie i spychała usiłującego unieść się ciało. Marynarz zbliżał się. Czarna dama nie widziała, nie słyszała nic. Nagle tuż koło jej okrwawionych ust spadła potworna, miażdżąca pięść — raz i drugi. Krzyk. Rozwarły się dłonie — ciało spadło w uciekający, czarny nurt.

Marynarz gwizdnął i zniknął w czerni nocnej. Parowiec popłynął bez kapitana.

Rankiem w Bosforze piękna dama bez drgnięcia powiek podawała swój paszport portowemu żandarmowi na wodach Turcji. Paszport na nazwisko dyplomatycznej sekretarki Sowietów — Praksowji Aleksiejewny Szczerbakowej utonął jeszcze w nocy — podarty wstrzępy. Rzuciła go, niby ostatnie kwiaty na mogiłę Olega. Drogie to były kwiaty — zdobyte za cenę długoletniego samozaparcia się, poniżenia godności własnej i człowieka, byleby tylko sprawiedliwości stać się mogło zadość.

Nocy tej ze statku zbiegło dziesięciu marynarzy.

KONIEC.

Nowe Koła Komitetu Floty Narodowej

Zostały zorganizowane ostatnio i zatwierdzone następujące Koła Komitetu Floty Narodowej:

Koło Zaostrowicze (pow. Nieświeski)
Skład Zarządu: Przewodniczący — Kazimierz Rytwiński. Członkowie: Józef Dynowski, Marja Turska, Franciszek Ryanicki, Antoni Świechowicz. Zastępcy: Helena Dynowska, Marja Bielawska.
Komisja Rewizyjna: Wincenty Krępski, Anna Niekraszowa, Tamara Szpakowska. Zastępcy: Józef Podgorski, Piotr Chwastek.

Koło Słobódka (pow. Brasławski).
Skład Zarządu: Przewodniczący — Piotr Girdziuk. Członkowie: Wincenty Szakiela, Józef Borysowicz. Zastępcy: Kazimierz Żuka, Stefan Bondara. Komisja Rewizyjna: Józef Jachta, Bartłomiej Wysocki, Zabo Antoni. Zastępcy: Piotr Muraszko, Józef Karola.

Koło Strzemieszyce (pow. Będziński).
Skład Zarządu: Przewodniczący — Józef Góreczny. Członkowie: Józef Gliszczyński, Stanisław Liduk, Dr. Jan Korzonek, Makarczyński Henryk. Zastępcy: Józef Gallot, Józef Sietrecki. Komisja Rewizyjna: Szmul Szancer, Kazimierz Maliszewski, Jan Stelmach, Euzebjusz Banarski.

Koło Prusim (pow. Międzychodzki).
Skład Zarządu: Prezes — Łuka, Sekretarz — Weber.

Koło Świsłocz (pow. Wołkowyski).
Skład Zarządu: Przewodniczący—Antoni Abramajtis. Członkowie: Stanisław Kaluta, Michał Masałow. Komisja Rewizyjna: Jan Roszczewski, Franciszek Domblewski, Józef Hartman.

Koło Topólka, gm. Czamanin, pta Lubraniec.
Prezes — Jan Kobielski, Sekretarz — Jan Wiśniewski.

Koło Koneck, gm. loco, pta Aleksandrów Kuj.
Prezes — Józef Urbański, Sekretarz— Wacław Kędzierski.

Koło Lubanie, gm. i pta loco.
Prezes — Józef Próchnicki, Sekretarz — Władysław Skrzeczkowski.

Koło Osięciny, gm. i pta loco.
Prezes — Franciszek Wojtasik, Sekretarz — Wacław Klops.

Koło Piotrków Kujawski.
Prezes — Jan Grabowski, Sekretarz— Józef Klonowski.

Koło Raciążek, pta Ciechocinek.
Prezes — Władysław Stężewski, Sekretarz — Feliks Łochocki.

Koło Radziejów, pta loco.
Prezes — Jan Gralak, Sekretarz — Kazimierz Ciechanowski.

Koło Kalina, gm. Ruszkowo, pta Skulsk.
Prezes — Stanisław Radka, Sekretarz — Wacław Kędzierski.

Koło Krzywosądz, gm. i pta Sędzin.
Prezes — Andrzej Lewandowski, Sekretarz Mieczysław Śledziński.

Koło Służewo, pta loco.
Prezes — Józef Kułakowski, Sekretarz — Aleksander Jadachowski.

Powiatowy Komitet Oszmiana (pow. Oszmiański).
Skład Zarządu: Przewodniczący—Starosta Wiktor Suszyński. Członkowie: Władysław Zawistowski, Władysław Cybowski, Ks. Walerjan Holak, Paweł Kozłowski.

Koło Radom.
Skład Zarządu: Przewodniczący — Henryk Sznuro. Członkowie: Wit Cugowski, Włodzimierz Sawaryn, Bogumił Ciszek, Przemysław Popławski, Marjan Majewski. Komisja Rewizyjna: Roch Krzerawski, Władysław Juszczyk, Marjan Siwiec. Zastępcy: Michałowski Henryk, Antoni Jasiński.

Koło Tuczępy (pow. Stopnicki).
Skład Zarządu: Przewodniczący — Ks. Hipolit Skibiński, Skarbnik — Jan Sojka (wójt gminy), Sekretarz — Stefan Zarzycki.

Koło Ponikwa (pow. Brodzki).
Przewodniczący—Roman Andruszczuk.

Koło Płońsk.
Przewodniczący—Dr. Jan Szpakowski.

Koło Aleksandrów Kujawski.
Prezes — Eugenjusz Kaczmarski, notarjusz, Sekretarz — Ks. Dr. Antonowicz.

Koło Radziejów.
Prezes — burmistrz Tadeusz Brudzicz, Sekretarz — Marjan Wrzesiński.

Koło Żabieniec, gm. Bądkowo pta Żabieniec.
Prezes — Józef Kwiatkowski, Sekretarz — Czesław Kędzierski.

Koło Synogać, gm. Boguszyce, pta Sompolno.
Prezes — Franciszek Sztuba, Sekretarz — Aleksander Tomaszewski.

Koło Nowy Dwór, gm. Bytoń, pta Piotrków Kuj.
Prezes — Walenty Ciepłowski, Setarz — Sylwester Hoffman.

Wśród książek

SPÓR O GDYNIĘ.
Napisali A. Siebeneichen i H. Strasburger.

Przegląd treści: Przedmowa / Gdańsk, port polski / Wolne Miasto Gdańsk i jego stosunek do Polski / Skarga Senatu Wolnego Miasta Gdańska / Odpowiedź Rządu Polskiego / Polski memorjał gospodarczy / Replika Senatu Wolnego Miasta Gdańska / Ponowna odpowiedź Rządu Polskiego / Drugi polski memorjał gospodarczy / Istota sporu o Gdynię / Dodatek — Teksty oryginalne / Spis literatury / Skorowidz nazwisk / Skorowidz rzeczowy.

Toruń 1931. Str. 180, + VIII, 43 tablice. Cena 15 zł.

HANDEL MIĘDZYNARODOWY NA BAŁTYKU.

Napisał Wojciech Stopczyk.

Przegląd treści: Wstęp / Handel zamorski w dobie przedrozbiorowej Rzeczypospolitej Polskiej / Międzynarodowy handel na Bałtyku w dobie współczesnej / Struktura międzynarodowego handlu na Bałtyku / Struktura wymiany handlowej Polski z poszczególnemi państwami (według podziału brukselskiego) / Gdańsk i Gdynia a handel bałtycki / Obrót towarów w handlu polskim na Bałtyku / Handel zamorski Polski w 1927 r. / Postulaty w dziedzinie polskiego handlu morskiego. Obszerny skrót francuski.

Toruń 1928. Str. 192, + VIII, 71 tablic *i 6 wykresów. Cena 12 zł.*

PROPAGANDA „KORYTARZOWA“ ZAGRANICĄ, napisał K. Smogorzewski.

Przegląd treści: Organizacja i hasła niemieckiej propagandy „korytarzowej“/ Francuskie opinje i sugestje w sprawie „korytarza“ / Angielska „fair play“ w sprawie „korytarza“ / Opinja amerykańska a „korytarz“ / Włochy, Polska i „korytarz“.

Toruń 1930. Str. 62. Cena 2.50 zł.

PORT GDYNIA, opracowane przez Instytut Bałtycki w Toruniu.

Przegląd treści: Dlaczego zbudowano Gdynię? Opis portu i urządzeń portowych. Korzystne położenie Gdyni. Rozwój handlowy Gdyni.

Toruń 1931. Str. 32, 20 ilustracyj, 2 mapki, 7 tablic.

Wszystkie wyżej wymienione książki są wydane przez Instytut Bałtycki w Toruniu, ul. Franciszkańska 14.

Podróż „Iskry“

Statek szkolny Marynarki Wojennej O. R. P. „Iskra“ wyruszył, jak co roku, w 5-miesięczną podróż szkolną z młodszym kursem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

Statek odszedł z Gdyni przed kilkunastu dniami do następujących portów na Atlantyku i Morzu Śródziemnem: Lizbony (Portugalja), Cagliari na Sardynji (Italja), La Valetta na Malcie (pos. Brytyjska), Bizerta w Afryce Północnej, Sao Miguel na wyspach Azorskich (pos. portugalska). W drodze powrotnej „Iskra“ zawinie do Antwerpji, a stamtąd przybędzie do Gdyni około 15 października r. b. W każdym z portów zagranicznych przewidziany jest postój 7-dniowy, a w Cagliari — 20-dniowy.

Ogółem podróż szkolna „Iskry“ trwać będzie 154 dni.

Silna flota to potęga Polski

WYPRAWA CAMPBELLA PO MILJARDOWY SKARB

Jachtem przez Ocean na wyspę Kokosową

Było to lat temu 125. W Buenos Aires — „mieście skarbów“, liczącem wówczas 77.000 mieszkańców — wrzało jak w ulu: ktokolwiek posiadał majątek ruchomy—klejnoty lub złoto — pakował swój dobytek pośpiesznie i biegł w stronę portu Buenos, gdzie na kotwicy stał, kołysząc się na fali wielki żaglowiec angielski „Mary Dyer“ — ostoja i nadzieja uchodzących w panice przed następującemi wojskami hiszpańskiemi pod wodzą sławnego, acz młodziutkiego Bolivara.



Niemieckie statki w Kielu przeznaczone na sprzedaż

Był to dzień 1 czerwca r. 1806. Hiszpanie południowo - amerykańscy, korzystając z powikłań politycznych w Europie i toczącej się wojny między Wielką Brytanją i Francją — Jerzym III i Napoleonem — władcą Europy — postanowili wyprzeć Anglików z Argentyny i Urugwaju.

Bolivar, który miał zaledwie lat 24, zyskał był już sobie przydomek Waszyngtona Południowej Ameryki.

Przeciwko niemu zdążały z wyspy św. Heleny wojska angielskie pod wodzą generała Beresforda. Tymczasem jednak przybycie ich do Buenos uprzedzał Bolivar.

Co bogatsza więc ludność angielska postanowiła szukać schronienia na trójmasztowcu angielskim, który, jako statek ewakuacyjny, przybył wcześniej.

„Mary Dyer“.

Dowódcą żaglowca był kpt. Thompson, człowiek o wątpliwej reputacji, ale marynarz znakomity i niesłychanie dzielny. Człowiek ten potrafił zmylić czujność floty hiszpańskiej i w samą porę zjawił się w Rio de la Plata, jako zbawca.

Oczywiście, nikt z uchodzących nie miał czasu zastanawiać się nad osobistością kapitana statku. Dość było, że był i, że on jeden tylko mógł dać skuteczną ochronę przed żądnemi krwi, zemsty i złota „spaniardami“. To też na pokład „Mary Dyer“ ciągnęli z pośpiechem ludzie, unosząc ze sobą worki ze złotem, sztaby złota ze skarbców bankowych, szkatuły z klejnotami i rzadkie arcydzieła sztuki, między innemi naturalnej wielkości Madonnę z dzieciątkiem. Obie postaci wyrobione artystycznie, z olbrzymiej płyty kutego złota wyniesiono z Katedry.

Tragiczna noc na Oceanie.

Tego samego dnia 1 czerwca r. 1806 „Mary Dyer“ rozwinęła swe żagle, opuszczając nazawsze Rio de la Plata. Statek miał pójść na północny wschód do wyspy św. Heleny, lecz już następnego dnia zboczył wyraźnie na wschód. Uchodźcom, co niektórym, orjentującym się w sztuce nawigacyjnej, oświadczono, że droga na św. Helenę może być niebezpieczna i że łatwo spotkać tam statek hiszpański lub francuski.



Na masztach wielkiego żaglowca.

Wzięto przeto kierunek na wyspę Gough, leżącą na drodze z Oceanu Atlantyckiego na Indyjski, w połowie drogi między Buenos Aires w Argentynie i przylądkiem Dobrej Nadziei w Afryce.

W osiem dni po opuszczeniu Argentyny przez „Mary Dyer“, do la Plata zawinęła eskadra angielska, złożona z kilku statków, które przywiozły parę bataljonów piechoty, szwadron dragonów, pułk piechoty św.Heleny i dwie baterje artylerji ciężkiej.

W dniu dessantu wojsk angielskich pod la Plata, na Oceanie działy się rzeczy straszne: kpt. Thompson dopuścił się okrucieństwa, które rzuciło wieczny cień i hańbę na jego imię. W zmowie ze swą załogą uwięził bogaczy, którzy wraz ze skarbami schronili się z całem zaufaniem na jego okręt.

Owej to nocy, 9 czerwca, „Mary Dyer“ stała się statkiem pirackim. Akt gwałtu, popełniony na podróżnych przez oficerów i marynarzy statku angielskiego, kwalifikował się sam nieodwołalnie pod sąd wojenny. W tych warunkach, krótka musiała być narada marynarzy, którzy porzucili drogę uczciwą, oślepieni olbrzymiemi skarbami.

Ludzie ginęli, jak kurczęta.

Związanym ofiarom poderżnięto gardła i rzucono je w ocean. Łatwość, z jaką dokonano tej ohydnej rzezi, musiała zabić resztę instynktów ludzkich tych pływających rakarzy. „Mary Dyer“, po owej strasznej nocy, zbroczona krwią bratnią, szła pełnym wiatrem na wschód. Minęła wyspę Gough i skierowała się dalej na południe od przylądka Dobrej Nadziei. Przed wejściem na Ocean Indyjski piraci odświeżyli w Afryce południowej zapasy wody słodkiej i żywności.

Statek nędzników—miljonerów.

Po kilku miesiącach walki z oceanami i unikaniu innych okrętów, „Mary Dyer" przybiła do jednej z wysp Kokosowych, nie nawiedzanych wówczas przez żadne okręty narodów cywilizowanych.

Tutaj, 40-tu krwawych oprawców szukało ukrycia dla skarbów, których przeciętna wartość wynosiła już wówczas bezmała 60 miljonów dolarów.

Na tej opowieści zamykają się kroniki z przed 5-ciu ćwierci wieku, a dalej głos zabiera legenda.

W grocie Aladyna.

Podobno złupione skarby piraci ukryli w grocie, którą po długich badaniach wyspy i częściowem wytępieniu dzikich tubylców, uznano za niedostępną dla przygodnych żeglarzy. Legenda mówi dalej, że Thompson i jego krwawa załoga próbowali założyć tu życie osiadłe. Podobno w wyprawie po białe kobiety „Mary Dyer" stoczyła ciężką walkę z jakimś statkiem holenderskim, który zatopiła, po uprzedniem ograbieniu go z narzędzi, zapasów żywności i wymordowaniu ludzi i zabrała na swój pokład nieliczną brankę.

Jak to zwykle bywa, zjawienie się białych niewolnic na Kokosowej wyspie wprowadziło niezgodę do obozu piratów. Legenda mówi dalej, że „Mary Dyer" po krótkim żywocie pirackim zginęła w burzy u brzegów bezludnych północno-zachodniej Australji.

Ze szczątków rozbitego statku znaleziono dopiero po latach 80, t. j. około 1886 roku dobrze zachowaną skrzynkę z dokumentami i niektóremi notatkami Thompsona.

Skrzynkę tę nabył w zamian za kompas i powiększające szkło od tubylców północnej Australji, powracający z Samoa podróżnik nowelista Robert Sterenson.

Przypadek zatem zrządził, że poznano historję tragicznie zaginionej wyprawy uchodźców z Buenos Aires. W parę lat po tem odkryciu, z przepływającego w pobliżu wysp Kokosowych, parowca angielskiego, udało się w kierunku wyspy kilku śmiałków, w łodzi motorowej. Łódź ich jednak rozbiła się o rafy koralowe, a odważni marynarze uwięzieni zostali na bezludnej wyspie aż do przybycia pomocy z Australji.

Na wyspie znaleźli ślady wymarłej zapewne już dawno, garstki ludzi białych. Tubylców zaś unikali przezornie. Obaj poszukiwacze skarbów opowiedzieli, jakoby udało im się dotrzeć do pieczary, która w papierach Thompsona nosi nazwę „Groty Aladyna". Ma to być głęboka szczelina skały, wznoszącej się wysoko nad poziom morza, w pobliżu bijącego źródła górskiego.

Wejście do skały, przywalone jest ogromnym głazem, w którym widnieje wyborowana dziura. Głazu tego żadna siła ludzka nie ruszy z miejsca, a może być jedynie mowa o podważeniu go przy pomocy długiej dźwigni żelaznej.

Oczywiście, tubylcy, jeżeli jacy jeszcze tam są, nie mogą wtargnąć do wnętrza, przedewszystkiem dlatego, że nie mają pojęcia, co kryje się w grocie. Mogli zresztą na grotę nie zwrócić żadnej uwagi, gdyż nie przedstawia ona nic szczególnego z zewnątrz. Poza tem do dźwignięcia głazu potrzeba odpowiednio długiego drąga żelaznego, a takiego na wyspie marynarze nie znaleźli.

Dalsze wyprawy po złote runo.

Wieść o odnalezieniu olbrzymich skarbów zaginionych przed 125 laty, pobudziła żyłkę podróżniczo-awanturniczą, żyjącej j.szcze w Anglji tradycji elżbietańskiej wypadów eksploracyjnych na rozległe oceany.

Znaleźli się śmiałkowie, którzy usiłowali urządzić wyprawę na wyspy Kokosowe, olśnieni możliwościami znalezienia skarbu, którego wartość dzisiejsza może wynosić ponad 10 miljonów ft. szterl. (pół miljarda złotych polskich). Że wyprawa taka nie jest łatwa, a przeciwnie, nastręcza wiele niebezpieczeństw dla życia, wskazuje relacja owych dwóch śmiałków, którzy choć rzekomo dotarli do groty podczas przymusowego pobytu na wyspie — poraz drugi nie chcieli się udać do jej wnętrza przez dziewiczy gąszcz, kryjący w sobie nieznane niebezpieczeństwa.

Pierwszy Malcolm Campbell.

Dopiero w r. 1925 ruszył w dalszą i niebezpieczną drogę szybkobieżnym jachtem motorowym, z garstką przyjaciół żądnych przygód, sportsman, automobilista, znany z późniejszych, fenomenalnych rekordów szybkości automobilowej, Malcolm Campbell, od kilku zaledwie miesięcy sir Malcolm, baronet angielski, człowiek, który w Daytona Beach zdobył w swym „Błękitnym ptaku" niebywałą szybkość samochodową 400 klm. na godzinę.

Campbell jest, jak się okazuje równie zapalonym marynarzem. W książce swej p. t. „Moja największa przygoda", wydanej dopiero w końcu marca rb. w Londynie przez firmę „Thornton Butterworth", Campbell pisze: że nie rekord w Dayton był tą przygodą ale wyprawa, wprost fantastyczna na „wyspę skarbów" — jedną z wysp Kokosowych.

Pełna ciekawych opisów podróż jachtu z Anglji przez Ocean Atlantycki, Gibraltar, morze Śródziemne, Suez, zatokę Perską i Ocean Indyjski do wysp Kokosowych, prowadzi czytelnika w krainę baśni, która mimo wszystko jest rzeczywistością.

Campbell spędził tydzień na owej „wyspie skarbów", przedzierając się przez niezbadane, niebezpieczne dżungle, w temperaturze 115 stopni w cieniu, w powietrzu przesyconem gorącą wilgocią, kąsany na całem ciele przez nieznośne, rozsadniki malarji, komary, które rosnącą gromadą, towarzyszyły nieodstępnie śmiałej wyprawie.

W świątyni słońca Inkasów.

W tych warunkach, przy wyczerpaniu się skromnych zapasów wody do picia, której nie mogło na długo zastąpić mleko kokosowe, wyprawa musiała zawrócić, nie dotarłszy do miejsca, o którem mówią notatki pirackiego kapitana.

Malcolm zdołał jednak znaleźć w dżungli szpadę piracką, ruiny terasu jakiejś kamiennej budowli i zapadłą w ziemię świątynię słońca, Indjan z plemienia Inkasów. Nie zdołał jednak Campbell „zainkasować" choćby części kokosowej fortuny, której piraci niewątpliwie, nie zdołali użyć. Wyprawa Campbella wróciła do Europy, z mocnem postanowieniem podjęcia nowej wyprawy latem tego roku.

O wyprawie tej Campbell mówi:

„Ruszymy jak najprędzej, a jestem przekonany, że w tym roku przemierzymy wyspę Kokosową wzdłuż i wszerz, nie zaniechawszy poszukiwań, dopóki nie znajdziemy skarbów, albo nie przekonamy się, że znalezienie historycznego skarbu po piratach jest nieosięgalne".

Sir Malcolm Campbell jest zdania, że wyprawa może nie dojść do skutku w tym roku jedynie, gdyby powołano go do służby u Imperjum, naprzykład do zreorganizowania przemysłu samochodowego w Nowej Zelandji. Wtedy mogłoby mu istotnie zabraknąć czasu na poszukiwania. Ale i wówczas uparty poszukiwacz skarbów uda się zapewne do Afryki Zachodniej, na Atlantyk południowy, prawdopodobnie na wyspę Gough.

Campbell sądzi, że piraci z „Mary Dyer" mogli po utopieniu swych ofiar ukryć część skarbów i na tej wyspie.

Kosztowne przygotowania, jakie czyni Campbell już poraz drugi, wynoszące kilkadziesiąt tysięcy ft. szterl., przemawiają zupełnie realnie za poważnem ujmowaniem tego, bądź co bądź awanturniczego przedsięwzięcia.

ZYGMUNT CITHRUS.

Schadzka łodzi podwodnej ze sterowcem

wśród lodowców bieguna Północnego

Znana już całemu światu z zamierzonej wyprawy do bieguna Północnego, łódź podwodna „Nautilus II“, jest w drodze z Nowego Yorku do Londynu. Jak wiadomo, w łodzi tej podróżnik angielski, Hubert Wilkins, postanowił odbyć śmiałą, najoryginalniejszą wyprawę do bieguna Północnego.

Z Londynu „Nautilus II“ uda się na Szpitzberg, a stamtąd „wystartuje“ do bieguna prawdopodobnie około 1 lipca r. b.

W wyprawie Wilkinsa, pierwszej tego rodzaju w historji wypraw podbiegunowych wogóle, szczególnego uroku nadaje śmiały projekt Eckenera, konstruktora i dowódcy, bardzo ruchliwego od pewnego czasu sterowca niemieckiego „Graf Zeppelin“. Hugo Eckener chce tak samo, jak Wilkins dotrzeć w tym roku do bieguna, lecz drogą powietrzną. Dr. Eckener — jak donoszą z Monachjum — podpisał już kontrakt z konsorcjum finansującem tę wyprawę. Eckenerowi chodzi o rostrzygnięcie kwestji, czy sterowce okażą się praktyczniejszym środkiem od innych w wyprawach ekspedycji naukowych do obu biegunów.

Zeppelin zabierze 42 osoby, mające reprezentować 4 państwa· Niemcy, Anglję, Stany Zjednoczone i Sowiety.

Pierwsza kobieta na biegunie.

Wśród pasażerów Zeppelina znajdzie się znawca stref arktycznych prof. rosyjski Samojłowicz— dowódca sowieckiego łamacza lodów „Krassin“, który uratował w swoim czasie ekspedycję Nobilego. Innym niezwykłym podróżnym Zeppelina będzie lady Drummond Hay — pierwsza kobieta, która znajdzie się w ten sposób na biegunie.



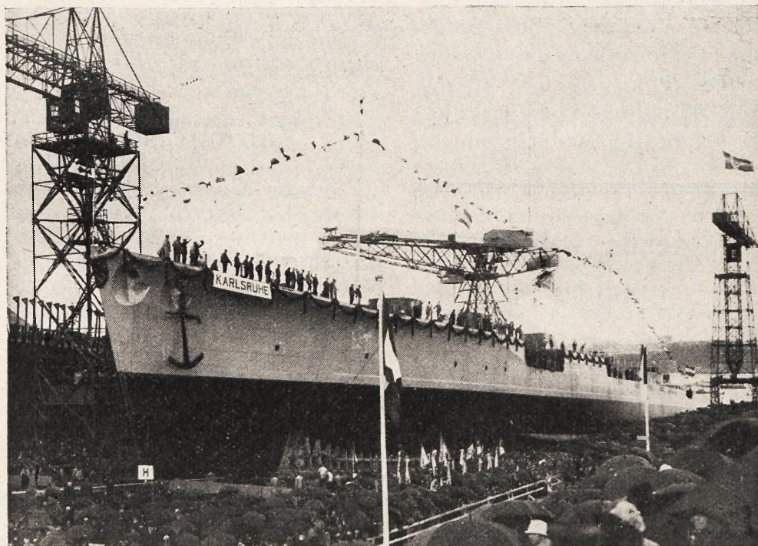
Wesoła grupa marynarzy

Lady Drummond już obecnie ambarasuje całą Anglję, sposobiąc się na prawdziwą pierwszą i oryginalną „biegunkę“. Z innych dziwów, które zabiera dr. Eckener, zwraca uwagę kotwica elektryczna. Po dotarciu w okolice domniemanego pola magnetycznego, Zeppelin zechce zapewne lądować, ponieważ z dołu, w krainie gór lodowych, wiecznej ciszy i martwoty, nie będzie komu przyprzyjąć lin sterowca, aby go zakotwiczyć — poważną tę lukę na biegunie zastąpić ma elektryczna kotwica. Zwindowana na dół po linie drucianej, kotwica padnie na opokę lodową. Wtedy maszyny sterowca zaczną rozpalać ją prądem elektrycznym. Gdy rozpalona kotwica wtopi się w lód, dopływ prądu zostanie przerwany i kotwica wmarznie w powłokę lodową. Wtedy sterowiec będzie mógł wylądować.

Spotkanie z łodzią podwodną.

Dr. Eckener wyznaczył sobie na biegunie rendez-vous z Wilkinsem. Oczywiście „Nautilus II“ nie będzie mógł tak szybko posuwać się pod wodą, jak Zeppelin w przestworzach, dlatego odlot Zeppelina z Friedrichshafen zależeć będzie od szybkości posuwania się „Nautilusa“. Eckener, który nie wątpi, że dotrze do bieguna, spodziewa się, że „Nautilus“ około połowy lipca znajdzie się w odległości 4 do 5 dni od bieguna, wtedy dopiero Zeppelin odleci z Niemiec w kierunku Arktyku do Ziemi Franciszka Józefa, gdzie skomunikuje się drogą radjową ze spodziewanym tam rosyjskim łamaczem lodów „Siedowem“, który również wiezie wyprawę podbiegunową.

Eckener oblicza, że w chwili odlotu z Ziemi Franciszka Józefa, „Nautilus“ będzie już tylko o dwa dni drogi od bieguna, gdzie obie wyprawy wyznaczyły sobie „lodowatą schadzkę“. Parowiec „Siedow“ zapewne nie dotrze aż tak daleko, gdyż jego wyprawa będzie miała charakter raczej turystyczny.



Niemiecki okręt wojenny „Karlsruhe“ opuszcza stocznię

Przypomnieć należy, że w cią-

gu ubiegłych 6-ciu lat odbyło się 6 wypraw do obu biegunów, a mianowicie: w r. 1925 przelecieli nad strefą bieguna Północnego w specjalnym samolocie—Amundsen i Ellsworth; w r. 1926/27 przeleciał nad biegunem Północnym sterowiec „Norge“, w tym samym roku odbył lot do bieguna Północnego samolotem, kontradmirał Byrd; w r. 1928 wyprawę sterowcem „Italia“, zakończoną katastrofą w Pasie Arktycznym, odbył gen. Nobile; w tym samym roku sir Hubert Wilkins przeleciał nad biegunem północnym i w r. 1929/30 wyprawę powietrzną do bieguna południowego odbył kontradmirał Byrd. Podróże do bieguna odbyli zatem: anglicy, amerykanie, norwegowie, rosjanie i włosi.

Anglja - Chile w 26 dni...

Dnia 13 maja rb. odszedł z Valparaiso w Chili, z połudn.-zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej, do Liverpolu w Anglji, 17.000-tonowy parowiec oceaniczny „Reina del Pacifico“, należący do towarzystwa okrętowego „The Pacific Steam Navigation Company“.

Chrzestną podróż parowiec ten rozpoczął z Liverpolu, skąd wyszedł 9 kwietnia rb. do Valparaiso. Do portu przeznaczenia parowiec przyszedł 5 maja rb., to jest o jeden dzień wcześniej jak zapowiadano, a o 10 dni prędzej od innych parowców obsługujących tę samą linję.

Z podróży statku, zadowoleni byli nietylko właściciele, ale niemniej podróżni. „La Reina“ ma piękną budowę zewnętrzną, wygodne pomieszczenia, jest zbudowana wedle najnowszego wzoru kosztem około 5.000.000 dolarów (około 45 miljonów złotych) i jest cała koloru śnieżno-białego.

Tragiczna wyprawa jachtu

Podczas szalejącej burzy w pobliżu Southend (Anglja) w dniu 7 maja r. b., w odległości około dwu mil od wybrzeży, rozegrał się dramat, którego bohaterami było 7 miłośników żeglugi morskiej.

Porwany przez rozhukane fale jacht „Penguin“, należący do architekta miejscowego, p. Gordona Butchera, wywrócił się. Na statku, oprócz właściciela, znajdowało się 4 braci i krewnych p. Butchera.

Architekt pierwszy wpadł w morze, zmyty z pokładu statku przez silną falę. Pozostali uchwycili się wywróconej łodzi, dzięki czemu motorówki, które pospieszyły tonącym z pomocą, zdołały wszystkich czterech uratować.

Właściciel jachtu, p. Gordon Butcher, zginął w odmęcie fal.

Zniżka stawek na żelazo i stal

do budowy okrętów w Niemczech

Usiłowania poszczególnych stoczni niemieckich, mające na celu uzyskanie pomocy rządowych na budowę okrętów, napotykają na wielkie trudności i sprzeciwy.

Jak się okazuje Niemcy obrali inną drogę, aniżeli bezpośrednie stosowanie subwencyj, mających na celu podniesienie zdolności konkurencyjnej stoczni niemieckich. W tym kierunku poszły mianowicie obecnie koleje niemieckie przez zniżanie stawek frachtowych.

Na kolejach niemieckich zastosowano nową taryfę wyjątkową Nr. 20 z ważnością od dnia 1 IV 1931 r. na produkty żelazne i stalowe, przeznaczone na budowę, naprawę i wyposażenie okrętów morskich oraz statków dla żeglugi śródlądowej.

Zniżka na używane w tym celu żelazo i stal wynosi średnio 35 proc. dotychczasowych stawek frachtowych.

Nowa taryfa zawiera dwa wykazy stawek frachtowych. Wykaz pierwszy, którego stawki zostały znacznie zniżone ma zastosowanie w stosunku do stoczni morskich i tylko na żelazo oraz stal, przeznaczonych na budowę, naprawę i wyposażenie okrętów morskich.

Stawki w wykazie drugim nie uległy obecnie zmianie i mają zastosowanie dla żelaza i stali, użytych w budownictwie, naprawie i wyposażeniu statków, przeznaczonych dla żeglugi śródlądowej.

Taryfa nie oznacza minimalnych ilości przy przewozie tego rodzaju towarów.

Rozbudowa wolnego portu w Lipawie

Zarząd portu Wolnego w Lipawie otrzymał ostatnio od rządu 130.000 łatów subwencji na rozbudowę wolnego portu i spodziewa się z budżetu roku bieżącego otrzymać jeszcze 40.000 Ls.

Zarząd zamierza już w roku bieżącym rozpocząć budowę planowanych magazynów.

W obecnej chwili opracowuje się regulamin dla portu wolnego w porozumieniu z władzami celnemi, przyczem te ostatnie okazują jaknajdalej idącą ustępliwość celem ułatwienia działania portu wolnego.

Po zatwierdzeniu planów budowy i kosztorysów portu wolnego, przez Departament Morski rozpoczną się roboty od budowy ogrodzenia wzdłuż granicy terenu przeznaczonego na port wolny oraz budowy budynków administracyjnych.

Zatonął statek poszukujący skarbów

Z wyspy Guernsey, w pobliżu kanału La Manche donoszą, że italski parowiec — dźwig „Raffio“ zatonął 9 maja r. b. po południu, w pobliżu Sark podczas prac nad wydobywaniem innego parowca italskiego „Jeanne Marie“, zatopionego podczas Wielkiej Wojny przez Niemców wraz z ogromnym ładunkiem miedzi.

„Raffio“ prowadził już oddawna prace nad wydobywaniem zatopionego ładunku miedzi. Ostatnio przyszedł z Brestu, dnia 7 maja r. b., aby wznowić prace w miesiącach letnich.

Załoga statku składała się z 16 ludzi — 15 z nich, wraz z kapitanem uratowano. Wśród burzy i zamętu zginął jeden z marynarzy z załogi „Raffio“. Statek rozbity o skalistą mieliznę zatonął w ciągu 5 minut.

Ważne dla amatorów sportu wodnego

Dzięki wielkim postępom techniki, każdy posiadacz jakiejkolwiek łodzi może się stać posiadaczem motorówki.

Wystarczy nabyć przyczepny silnik „Elto“, „Spinway“ lub „Caille“.

Cena takiego silnika jest stosunkowo niska, za niewielkie pieniądze można więc mieć przyjemność i pożytek.

Jeneralne przedstawicielstwo powyższych motorów posiada firma *„Bracia Nowiccy“* w Warszawie, Królewska 20, tel. 643-11.

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki St.Zj.

O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917—18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Łodzie starają się atakować z jaknajbliższych odległości, nawet z 800 jardów, jeżeli szanse na trafny wystrzał z większej odległości są małe.

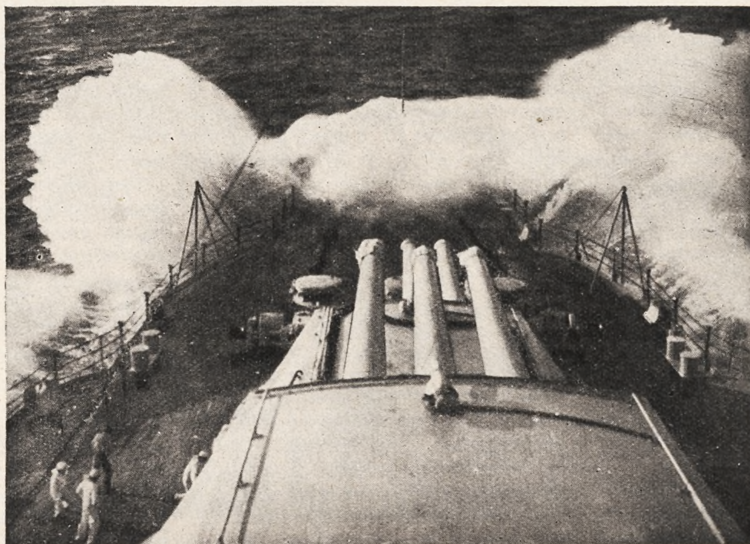
Nie patrolujcie panowie wyznaczonego obszaru, przebiegając go od końca do końca; lepiej chodzić łamanym kursem, by łodzie podwodne nie mogły wyśledzić jego granic i waszych kursów. Starajcie się panowie używać tylko krótkich sygnałów i nie sygnalizujcie bez rzeczywistej potrzeby, a także unikajcie panowie przy sygnalizowaniu wymieni nia nazw okrętów, — nieprzyjaciel może je zauważyć i odkryć. Łodzie podwodne często maskują się, dorabiając sobie fałszywe żagle, maszty lub kominy. Gdy zobaczycie panowie dziwnie wyglądający statek, śledźcie go i zbadajcie, a także uważajcie na statki rybackie — to mogą być zamaskowane łodzie. Jeżeli zestrzelicie wieżę łodzi podwodnej, nie bądźcie pewni, że nieprzyjaciel już zatopiony: znane są wypadki, w których łódź z zestrzeloną wieżą dokonywała własnemi środkami reperacji, niezbędnych do powrotu do portu.

Bomby głębinowe są niebezpieczne, lecz nie zawsze zatapiają łódź — powinny być zrzucane tuż przy burcie. Po powrocie do bazy odwiedzajcie mię panowie; jeżeli napotkacie jakieś trudności— zwróćcie się do mnie: ja wam zawsze przyjdę z pomocą. Będziemy traktowali o naszych sprawach szczerze i otwarcie. To wszystko, co chciałem panom powiedzieć tym razem".

Mając w pamięci te rady i pouczenia admirała, amerykański dywizjon wyruszył w morze na operację dnia 8 maja 1917 r. Stany Zjednoczone faktycznie rozpoczęły wojnę.

Obrona transportu morskiego.

Strategja niemiecka wykazała w pierwszym okresie wojny światowej fatalne niezrozumienie decydującego wpływu siły morskiej na ostateczny rezultat wojny. Polegając całkowicie na swojej ogromnej i doskonale zorganizowanej armji, która miała wywalczyć szybkie zwycięstwo na lądzie, niemieccy dowódcy byli zadowoleni ze siebie i swoich planów, i nie przeszkadzali aljantom panować na morzu. Wprawdzie Niemcy zapewniły sobie kontrolę nad Dardanelami i Bałtykiem, izolując w ten sposób Rosję europejską, lecz na wszystkich innych obszarach morskich floty sprzymierzone zabezpieczyły dowóz ze wszystkich zakątków świata.



Krążownik amerykański podczas manewrów na Pacyfiku.

Kiedy stało się jasnem, że całkowicie zawiódł wielki plan strategiczny 1914 r., który przewidywał szybkie uderzenie na Paryż, zagarnięcie portów francuskich na Angielskim Kanale od strony lądu i zniszczenie armji francuskiej, — wówczas Niemcy zaczęli budować swoje nadzieje na jednym tylko rodzaju działań morskich. Działaniem tem miała być wojna podwodna, która nawet miała szanse stać się decydującą w walce przeciw narodom, władającym powierzchnią mórz. Typy łodzi podwodnych były udoskonalone, załogi wyćwiczone, program szybkiej budowy sił podwodnych opracowany. Rozpoczęto budowę wielkiej ilości statków podwodnych o sile i promieniu działania dotąd nieznanych, przewyższających wszelkie typy przedwojenne, i przygotowywano uderzenie, które wstrząsnęło życiem ekonomicznem narodów sprzymierzonych, a nawet zagroziło ich istnieniu swoją siłą i skutecznością.

W początku 1917 r. niemieckie naczelne dowództwo przyszło do przekonania, że zwycięstwo może być osiągnięte przez Niemcy jedynie przez zniszczenie komunikacji morskiej aljantów, izolując Anglję, Francję i Włochy tak, jak Niemcy same były izolowane i wydało rozkaz bezwzględnej wojny podwodnej. Rozumiało ono dobrze, że wykonanie tego zamiaru niewątpliwie sprowokuje Stany Zjednoczone do wystąpienia orężnego po stronie sprzymierzonych lecz było przekonane, że łodzie podwodne nie dopuszczą do przewozu przez ocean amerykańskich wojsk i zasobów, i zmuszą przeciwnika do przyjęcia warunków, podyktowanych przez państwa centralne. Udział Stanów Zjednoczonych w działaniach wojennych nie wydawał się niemieckiemu naczelnemu dowództwu czynnikiem poważnym. W okresie 1914-1916 r., kiedy Niemcy nie były jeszcze przygotowane do bezwzględnej wojny podwodnej, wystąpienie zbrojne Stanów Zjednoczonych przyniosłoby szybkie i pewne zwycięstwo aljantom. Jednak w tym okresie Niemcy były ostrożniejsze i więcej szanowały nasze prawa na morzu. Dopiero gdy poczuły się dostateczne silne, by osiągnąć zwycięstwo przez działania floty podwodnej, niemieckie naczelne dowództwo nakazało gwałcić prawa neutralnych bez skrupułów. W ten sposób Stany Zjednoczone zostały wciągnięte do wojny dzięki swojej pozornej słabości na morzu, jak to się zdarzało i w ubiegłych wiekach.

Jedyne źródło pomocy.

W krytycznym okresie 1917 r. pewność Niemiec, że bezwzględna wojna podwodna spowoduje

klęskę sprzymierzonych, wydawała się niektórym neutralnym obserwatorom zupełnie usprawiedliwioną. W ciągu tego roku łodzie podwodne zatopiły około 6.000.000 ton statków państw sprzymierzonych, t. j. prawie połowę całkowitej ilości zatopionego przez czas wojny tonażu. W jednym tylko miesiącu posłano na dno prawie 1.000.000 ton. W przedostatnim tygodniu kwietnia, w krótkim czasie po rozpoczęciu wojny przez Stany Zjednoczone, zginęło 88 statków o ogólnej pojemności 237.000 ton. A długie letnie dnie, kiedy łodzie podwodne mogą pracować najwydajniej, miały dopiero nadejść. Prócz działania torpedami, statki podwodne ustawiały pola minowe, na których zginęło przeszło 3.000.000 ton. Najbardziej niepokojącym był fakt, że Niemcy budowały łodzie podwodne w tempie szybszem, niż aljanci zdołali je niszczyć przy największych w tym kierunku wysiłkach. W chwili rozpoczęcia bezwzględnej wojny podwodnej Niemcy posiadały 111 łodzi i rozpoczęły budowę nowych. Ministerstwo Marynarki zawarło w 1917 i 1918 r. kontrakty na budowę 396 takich okrętów, z których 166 było przeznaczone do ustawiania barjer minowych. Jeżeli wziąć pod uwagę, że Niemcy miały w chwili wybuchu wojny tylko 20 łodzi podwodnych, łatwo zrozumieć, jak wielkie były wysiłki niemieckie na tem polu. Teraz jeszcze podnieca wyobraźnię wspomnienie o tak wielkiej sile niszczycielskiej. Niemiecki oficer — francuskiego pochodzenia — kapitan von Arnauld de la Penière zatopił 400.000 ton w dziesięciu rejdach, kpt. Forstmann — 380.000 ton. Dwudziestu innych kapitanów mogło się pochwalić podobnemi rezultatami — każdy zatopił około 200.000 ton.

Powaga sytuacji, wywołanej kampanją podwodną, była wyjaśniona w Waszyngtonie po raz pierwszy raportem admirała Simsa, Głównodowodzącego Morskiemi Siłami Stanów Zjednoczonych, działającemi na wodach europejskich. Natychmiast po przybyciu do Londynu admirał otrzymał od Admiralicji Angielskiej dokładne informacje, które upewniły go, że w tym okresie Niemcy już zwyciężają. Uzupełniając raporty admirała, ambasador Stanów Zjednoczonych w Londynie Hines Page wysłał do Waszyngtonu depeszę, naglącą o niezwłoczną pomoc. W jednym ze swoich raportów do Prezydenta Stanów Zjednoczonych ambasador Page pisał: „Wysiłki angielskie w transportowaniu wojsk i zapasów są doprowadzone do najwyższego napięcia, a zaopatrzenie armji w polu jest zagrożone. Środków żywnościowych wystarczy na wyżywienie ludności cywilnej w ciągu sześciu tygodni, ewentualnie 2-ch miesięcy. Wszelka pomoc, jaką Stany Zjednoczone mogą okazać kiedykolwiek w przyszłości na jakimkolwiek teatrze wojny będzie mniej niezbędną, niż pomoc obecna na obszarze działań podwodnych, konieczna w interesie wszystkich sprzymierzonych bardziej od każdej okazanej w przyszłości i w każdej innej sprawie. Po rozmowie z premjerem i innemi członkami rządu o obecnej krytycznej sytuacji nie mogę się wstrzymać od najgorętszego poparcia propozycji natychmiastowego przysłania kontrtorpedowców i wszelkich innych niszczycieli, które mogą być użyte przeciw okrętom podwodnym. Obecny kryzys zdaje mi się najostrzejszym w tej wojnie, a położenie sprzymierzonych groźniejsze, niż kiedykolwiek było lub może być w przyszłości. Wojna będzie wygrana, jeżeli dostateczna ilość łodzi podwodnych będzie zniszczona w najbliższe dwa lub trzy miesiące, a jeżeli możemy niezwłocznie okazać dostateczną do osiągnięcia tego celu pomoc — będzie wygrana wprost przez tę pomoc. Nie jestem w stanie dosyć wyraźnie przedstawić groźne i wzrastające niebezpieczeństwo obecnego położenia. Trzydzieści lub więcej kontrtorpedowców i podobnych jednostek, przysłanych przez nas niezwłocznie, najwidoczniej zadecyduje o wszystkiem. Niema czasu do stracenia“.

Do tego apelu angielski minister spraw zagranicznych sir Arthur Balfour, po naradzie z Pierwszym Lordem Admiralicji Edwardem Carson'em i Pierwszym Lordem Morskim admirałem Jellicoe, dodał depeszę do Prezydenta Wilsona, przedstawiającą położenie jasno i autorytatywnie. Balfour pisał: „Siły, znajdujące się obecnie w rozporządzeniu Admiralicji angielskiej, są niedostateczne do ochrony żeglugi przed atakami podwodnemi w niebezpiecznym obszarze dookoła Wysp Brytyjskich. W rezultacie straty tonnażu postępują szybciej, niż uzupełnienia, pochodzące ze źródeł angielskich. Jeżeli straty te nadal będą trwały, przyjdzie czas, kiedy tonnaż — pomijając amerykańską pomoc — okaże się niewystarczającym do przywozu dostatecznej ilości środków żywnościowych i innych niezbędnych, włączając ropę naftową. Położenie naszych sprzymierzeńców, Francji i Włoch, jest identyczne. Stąd wynika, że jest absolutnie niezbędnem przedewszystkiem wzmocnienie naszych sił, stanowiące o sposobach, — lub uzupełniające je — które mogą doprowadzić do zniszczenia nieprzyjacielskich łodzi podwodnych w stopniu dostatecznym do zapewnienia bezpieczeństwa naszej komunikacji morskiej. Stany Zjednoczone są jedynym krajem sprzymierzonym, który może okazać pomoc. Odczuwa się gwałtowna potrzeba małych uzbrojonych statków wszelkich typów, mogących pełnić służbę w obszarach, w których skupia się obrót handlowy przy wybrzeżach angielskiem i francuskiem. Kontrtorpedowce, łodzie podwodne, kanonierki, uzbrojone jachty, trawlery i holowniki — wszystkie okazałyby różnorodną pomoc, a przysłane w dostatecznej ilości, niewątpliwie uratowałyby położenie, które obecnie jest nader krytyczne. Wszystkie one są potrzebne niezwłocznie i w możliwie największych ilościach. Niema czasu do stracenia.

Obecną metodą ataku jest prawie wyłącznie użycie torpedy przez pogrążoną łódź podwodną. Uzbrojenie artyleryjskie statków handlowych zmusza łódź podwodną do pozostawania w stanie pogrążonym, lecz nie może zdziałać nic więcej; jako środek zaczepny przeciw łodzi pogrążonej jest ono bezużyteczne i znaczna większość storpedowanych statków nic nie wie o łodzi, dopóki torpeda nie trafi. Obecnie skutecznym środkiem jest przeszkodzenie łodzi podwodnej w użyciu peryskopu, grożąc jej bombami i taranem małych statków, a ta metoda ochrony transportowców i niszczenia łodzi podwodnych wymaga wielkiej ilości małych jednostek. Wprowadzenie systemu konwoju, pod warunkiem, że znajdzie się dostateczna ilość niszczycieli do utworzenia wystarczających zasłon dla konwojowanych karawan statków, zmniejszy straty do minimum. Planowanie nowych środków zaczepnych postępuje, lecz na najbliższe parę miesięcy pozostaje tylko jeden środek obronny — mianowicie niezwłoczne wzmocnienie patroli wszelkiemi małemi jednostkami morskiemi, które mogą być posłane na wody europejskie“.

Oczywiście była możliwa tylko jedna odpowiedź na ten apel: dodanie do oddziału kontrtorpedowców, które przyprowadził kpt. J. K. Taussig z Bostonu do Queenstowu w kwietniu 1917 r., wszelkich statków, zdolnych do walki z łodziami podwodnemi. W czasy późniejsze była zorganizowana służba transportowa; angielski Grand Fleet został wzmocniony przez okręty bojowe marynarki amerykańskiej, były urządzone bazy na wybrzeżach angielskich, francuskich i włoskich, a nawet rosyjskich, działa ciężkie morskie i lądowe dodały sił armjom na lądzie — lecz najpierwszy i główny wysiłek marynarki amerykańskiej był skierowany przeciwko

akcji podwodnej. Walka ta przybrała z czasem formę jednocześnie zaczepną i obronną. Polegała ona głównie na systemie konwojowania i patrolowania na wodach, objętych działaniami łodzi podwodnych. W tym samym czasie, kiedy kontrtorpedowce i inne niszczycielskie jednostki tworzyły zasłonę ochronną dookoła karawan transportów materjałów i wojska, aljanckie siły nadwodne, podwodne i morsko-lotnicze systematycznie patrolowały cały niebezpieczny obszar wodny. Oprócz tego trawlery stale oczyszczały przestrzenie, w których niemieckie łodzie podwodne ustawiały miny kotwiczne. W późniejszych czasach aljanci ustawili ogromną barjerę minową poprzez całe Morze Północne od wysp Orkney (na północ od Szkocji) do brzegów Norwegji.

Statki myśliwskie.

Wyżej wspomniana działalność była rozszerzona dzięki wynalazkom i pomysłom, dążącym do odparcia działań wojennych o charakterze zupełnie nowym, po raz pierwszy wprowadzonych przez Niemcy. Wszyscy byli zaniepokojeni, zagrożeni utratą życia. Nowe pomysły i środki umożliwiły, przy współpracy flot aljantów, transportowanie przeszło 2.000.000 żołnierzy amerykańskich do Francji, zapewniły dowóz przedmiotów i materjałów zaopatrzenia armji i ludności cywilnej, wreszcie spowodowały klęskę państw centralnych.

Okręty różnych typów przyjęły udział w walce z łodziami podwodnemi. Do pierwszego amerykańskiego dywizjonu kontrtorpedowców w Queenstown przyłączyły się wkrótce inne dywizjony tych najskuteczniejszych przeciwników sił podwodnych; przybywał co dziesięć dni jeden dywizjon, dopóki trzydzieści pięć tych jednostek i 2 tendry nie zebrały się w Queenstown pod dowództwem komandora Pringle. Działały one pod ogólnem kierownictwem admirała Simsa w Londynie i pod bezpośredniemi rozkazami admirała Bayly w bazie, pełniły gorliwie i wydajnie swoją ciężką służbę, ciesząc się uznaniem przez cały czas wojny.

Opisując typy okrętów, używane do walki z łodziami podwodnemi i do wyławiania min kotwicznych, najlepszy chyba dam obraz, jeżeli opowiem o przejściu jednego oddziału z Ameryki do Francji pod mojem dowództwem. W lipcu 1917 r. otrzymałem rozkaz objęcia dowództwa Czwartego Oddziału Korpusu Patroli. Miałem wtedy, jako oficer marynarki na służbie lądowej w czasie wojny, uczucie, że życie moje jest bezużyteczne. Byłem więc szczęśliwy, że poprowadzę oddział na operację w strefie wojennej. Pierwszy oddział nienadługo przedtem odpłynął do Francji pod dowództwem kontradmirała Williama B. Fletcher'a, więc chętnie pośpieszyłem za nim. Organizacja oddziału przewidywała na okręt flagowy przerobiony jacht „Wakiva", nowy, dobry statek morski, około 1500 ton, z szybkością 19 węzłów. Jacht ten był posłany do stoczni w Bostonie, by ustawiono na nim działa, urządzono magazyny i przerobiono pomieszczenia wewnętrzne na kabiny oficerskie i kwatery dla załogi. Dwanaście statków rybackich, najlepszych z pośród oddanych w tym czasie do rozporządzenia, miały być przerobione w stoczniach w Norfolk, Filadelfji i Bostonie na trawlery. Statek handlowy „Bath", pojemności około 4.000 ton, był przydzielony w charakterze magazynu. Sześć statków myśliwskich (niszczycieli łodzi podwodnych), przeznaczonych dla Francji i obsadzonych francuską załogą, przyłączyło się do oddziału, aby być eskortowanemi do Francji.

Admirał William S. Benson, Szef Wydziału Operacyjnego, rozkazał mi przyspieszyć podróż. Aby wykonać ten rozkaz, spędziłem wiele dni w Norfolku, Filadelfji i Bostonie — i wiele nocy w pulmanowskim wagonie. Największe trudności napotkałem przy skompletowaniu personelu oficerskiego i załogi. Zapotrzebowanie na oficerów na nowe okręty, oddziały ćwiczebne i transportowce było tak znaczne, że zaledwie kilku przeznaczono dla Oddziału Czwartego. Jako dowódca oddziału byłem bardzo zadowolony, że dostałem kapitana T. R. Kurtz'a, energicznego i dzielnego oficera, bardzo miłą osobistość, i porucznika H. G. Benson'a, syna admirała Bensona, jako adjutanta. W dodatku udało mi się zdobyć trzech zawodowych oficerów marynarki wojennej na dowódców trzech statków rybackich. Każdy z tych oficerów dowodził jednocześnie dywizjonem, złożonym z czterech takich statków. Przed samym wyruszeniem w podróż zaliczono do mojego oddziału porucznika F. Muller'a, który wyśmienicie pełnił służbę w czasie naszych późniejszych operacji.



Amerykański okręt wojenny „Wyoming" przeznaczony do szkolenia kadetów

Równie trudno było zdobyć wyćwiczoną załogę. Nie brakło ludzi, lecz niewielu z tych chętnych i przejętych duchem patrjotyzmu ochotników miało doświadczenie morskie. Znaczną ich część otrzymałem z Milicji Morskiej. Pozostali rekrutowali się ze studentów wyższych szkół lub z różnych pracowników lądowych, przydzielonych przez dowództwa wybrzeży, w których okręty przygotowywały się do akcji wojennej.

Konieczne były różne przeróbki na moich okrętach przed ich odpłynięciem do Francji. Miały być zainstalowane działa, urządzone magazyny, ładownie przerobione na bunkry węglowe, maszty przystosowane do sygnalizacji i t. p. Każdy okręt otrzymał dwa działa, jedno na dziobie i jedno na rufie. Spostrzegłem w jednej ze stoczni, że ustawiono działa pośrodku statków, po jednym z każdej strony kasztelu, przy samej burcie. W tem miejscu nie mogły one strzelać na dziób lub rufę, przytem okazałyby się zupełnie bezużyteczne przy burzliwem

morzu. Zmieniłem ten plan i zapewniłem sobie we wszystkich stoczniach jednakowy sposób przysposobienia statków do użytku, do którego były przeznaczone.

Szyprowie, lecz nie nawigatorzy.

W początku sierpnia były wydane rozkazy dowódcom, by statki Czwartego Oddziału zebrały się w Provincetown. Zaczęły się narzekania, zwłoki i kłopoty. Jeden z dowódców doniósł, że jego statek zatonął na stoczni wskutek szczeliny w korpusie. Nieprzewidziane działanie rozlokowania ciężarów, powstałe po zainstalowaniu armat i urządzeniu obszernych bunkrów węglowych na statkach, budowanych do innego użytku, spowodowało rozejście się szwów, wypłókiwanie uszczelnień i utworzenie się szpar. Na szczęście szczeliny były niewielkie i łatwo kontrolowane. Później, pośród Atlantyku, na statku porucznika Muller'a ukazała się szczelina i groziła zatopieniem, lecz dzięki wysiłkom dzielnej załogi dowódca zdołał doprowadzić swój uszkodzony statek do portu.

Na zbiórce statków w Provincetown, 24 sierpnia 1917 r., zwołałem dowódców na okręt flagowy, aby dać im instrukcje i rozkazy oraz wyznaczyć godzinę odpłynięcia. Wtedy ze zdumieniem dowiedziałem się, że kilku z nich nie ma pojęcia o nawigacji. Z pozostałych jeden poprzednio służył na żaglowcu, jeden był pilotem, jeden zaś... mechanikiem chłodni statku pasażerskiego na rzece Delavare, dwóch — szyprami statków rybackich. Wszyscy zresztą narzekali na brak wyćwiczonego personelu tak ważnych specjalności, jak sygnaliści, trumoni i kanonierzy. Dodawałem im otuchy jak mogłem, obiecując uzupełnić braki w miarę moich sił i możliwości, gdy tylko znajdziemy się na pierwszym postoju w Ponta Delgada na Azorach — i z temi obietnicami oddział wyruszył w podróż do strefy wojennej. Wiedziałem o uporczywych prośbach aljantów przysłania jakichkolwiek statków, mogących pływać z uzbrojeniem artyleryjskiem, i byłem przekonany, że przybycie drugiego oddziału do Francji podniesie ducha, jeżeli nawet będą wymagane reperacje i ćwiczenia przed doprowadzeniem okrętów do stanu używalności bojowej.

Pierwotnie miałem zamiar zatrzymać się na Bermudach, gdzie przyszłe trawlery i statki myśliwskie mogłyby przyjąć nowy zapas paliwa. Jednak na zasadzie danych, dostarczonych przez projektujących inżynierów, statki myśliwskie przy pełnych tankach benzynowych mogły dopłynąć do Azorów, a trawlery miały jakoby ten sam promień działania. Obliczenia te oszukały mię okrutnie. Przed przyjściem na Azory „Wakiva" i „Bath" musiały holować to jeden, to drugi statek, a wszystkie statki myśliwskie były holowane ostatnie 500 mil. W pewnym okresie „Wakiva" i „Bath" holowały po jednym trawlerze i po trzy statki myśliwskie.

Walka z łodziami podwodnemi.

Po przyjściu na Azory dokonałem niezbędnych reperacji i przeprowadziłem ćwiczenia manewrowe i artyleryjskie, co było w czasie podróży niemożliwe ze względu na brak opału. Po czterech dniach oddział znowu wyruszył na ocean, biorąc kurs na Brest, zgodnie z otrzymanym przez radjo rozkazem admirała Sims'a. Burze i mgły przedłużały podróż, lecz wreszcie ujrzeliśmy przed sobą Brest na horyzoncie, a w pobliżu nas mały francuski torpedowiec z podniesionym sygnałem flagowym: „iść za mną". Po kilku godzinach oddział zarzucił kotwicę i miałem pierwszą noc spokojnego snu. W kilka dni później oddział został zreformowany, a poszczególne statki przydzielone do patroli lub trawlerów, zgodnie z ich charakterem; ja zaś, ku mojemu rozczarowaniu, znowu trafiłem do służby na lądzie, jako szef sztabu kontr-admirała Fletcher'a, komendanta naszej bazy.

W tym czasie głównemi bazami sił amerykańskich były: Queenstown — dla torpedowców i Brest — dla siedemnastu uzbrojonych jachtów, dziewięciu trawlerów i statków myśliwskich. W miarę przybywania sił amerykańskich, kontrtorpedowce wzmacniały flotyllę w Brest, a nowe bazy walki z łodziami podwodnemi były urządzane wszędzie wzdłuż wybrzeża francuskiego, zarówno jak w Plymouth, Gibraltarze i na Korfu. Ponadto marynarka amerykańska otworzyła urzędy portowe w Liverpool'u, Havre, Genui, Marsylji i Bizercie. Oddziały zakładaczy min zostały powierzone kontr - admirałowi Strauss'owi, transport węglowy z dowództwem w Cardiff — kontr - admirałowi Andrews; w Anglji, Francji i Italji urządzono bazy lotniczo-morskie; trzy drednoughty i flotylla łodzi podwodnych zostały posłane do Bazy w Berehaven w Irlandji pod dowództwem kontr-admirała Rodgers'a; okręt „Olympia" (flagowy kontr-admirała Dewey'a z Manilli), pod dowództwem komandora Mc Cully — do Murmańska na północy Rosji. Wszystkie te oddziały pod ogólnym dowództwem admirała Sims'a współdziałały z flotami aljantów.

Przez kilka pierwszych tygodni po rozpoczęciu przez Stany Zjednoczone działań wojennych przeciwko łodziom podwodnym akcja ta była prowadzona głównie przez patrole kontrtorpedowców i innych jednostek z baz w Queenstown i wybrzeży francuskich. Wkrótce jednak okazało się, że liczba ich jest zbyt mała, by tą metodą osiągnąć pożądany skutek, wobec czego rozszerzono system konwoju. Ten ostatni sposób okazał się tak skutecznym, że przy końcu lipca 1917 r. przeszło 10.000 statków transportowych doszło do portów przeznaczenia, a straty tonnażu spadły do 0,5 proc. Patrole zostały utrzymane nadal, lecz główne wysiłki, mające na celu zabezpieczenie transportu ludzi i ładunków,ześrodkowały się w systemie konwoju.

Wynalazczość i nowe pomysły wspomagały akcję przeciwko łodziom podwodnym. Oprócz swego zwykłego uzbrojenia okręty zostały wyposażone w nowe urządzenia, specjalnie wynalezione do odkrywania i niszczenia łodzi podnych. Niewątpliwie jednym z najskuteczniejszych nowych środków okazały się bomby głębinowe, metalowe cylindry, zawierające do 300 funtów angielskich (około 150 klgr.) trynitrotoluolu i zaopatrzone w zapalniki, działające na zadanej głębokości. Po kilka takich bomb umieszczano na rufach torpedowców i statków myśliwskich; zrzucano je kolejno do wody przy pomocy przyrządu, kierowanego z mostka kapitańskiego. Na miejsce, w którem podejrzewano obecność łodzi podwodnej, przychodził niszczyciel i zrzucał bomby głębinowe, by zatopić łódź lub uszkodzić ją tak, by była zmuszona ratować się na powierzchni wody, — wówczas topiono ją ogniem działowym lub brano do niewoli, zależnie od okoliczności. Innym skutecznym środkiem były działa t. zw. „Y", mające kształt dwóch ramion, rozchylonych na podobieństwo tej litery. Te działa, umieszczone na rufie, mogły wyrzucać bomby, nabite silnym materjałem wybuchowym, najczęściej trynitrotoluolem, na odległości kilkuset metrów. Zapalniki tych bomb można było nastawiać na czas i żądaną głębokość, według potrzeby.

Uszy pod wodą.

Obecność w pobliżu łodzi podwodnej odkrywały hydrofony. Przyrząd ten, opuszczony pod wodę, donosił do ucha obserwatora szum śrub łodzi podwodnej i wskazywał jej kierunek. Promień dokładnego działania hydrofonu wynosił przeszło pięć kilometrów. Jeżeli dwóch lub więcej obserwatorów słuchało przez hydrofony, miejsce znajdowania się łodzi podwodnej z łatwością mogło być natychmiast określone metodą triangulacji, a wówczas następ-



Czyszczenie dział na krążowniku

pował niezwłoczny atak na łódź.

Parawan był wynalazkiem młodego angielskiego oficera i służył do ochrony okrętu, znajdującego się w ruchu, od zakotwiczonych min. Składał się on z dwóch stalowych linek, każda około 150 stóp długości, biegnących od przedniej sztaby okrętu do podwodnego stalowego pływaka, utrzymywanego na żądanej odległości od burty i zadanej głębokości przez parę stałych sterów. Linka kotwiczna miny, stojącej na kursie okrętu, ślizgała się wzdłuż linki parawanu aż do pływaka, na którym był umocowany zacisk i stalowy przecinacz. Po przecięciu linki kotwicznej mina wypływała na powierzchnię, poczem rozstrzeliwano ją z burty.

Angielskie „statki tajemnicze" (mistery ships, Q-ships) były również dowcipnym pomysłem. Naśladowały one małe statki handlowe i rybackie, w rzeczywistości jednak miały na burcie zamaskowane armaty i były obsadzone przez załogę wojenną. W razie spotkania z łodzią podwodną udawały bezsilność, by po zbliżeniu się łodzi zaatakować ją ogniem działowym. Po wielu bolesnych doświadczeniach na tych maskaradach łodzie podwodne nabrały respektu dla samotnych niekonwojowanych statków handlowych na obszarze wojennym i w rezultacie straciły zarówno moralnie — na odwadze — jak i na skuteczności swoich działań.

Radzi niebezpieczeństwu.

Najodpowiedniejszym typem statków, budowanych do walki z łodziami podwodnemi, był typ statku myśliwskiego. Jest to mały drewniany okręcik o długości 110 stóp angielskich, poruszany przez trzy motory benzynowe, projektowany specjalnie do pogoni i niszczenia łodzi podwodnych. Standaryzowane do ostatnich możliwych granic, statki te mogą być szybko budowane serjami; między środkiem 1917 r. a końcem wojny stocznie amerykańskie wybudowały takich jednostek 441. Sześć, które przyszły do Francji z Oddziałem Czwartym Korpusu Patroli, były pierwszemi, przepływającemi ocean. Z ogólnej liczby 441 we Francji pełniło służbę 100, reszta pozostawała na wodach amerykańskich. Jakkolwiek małe, statki myśliwskie posiadały doskonałe kwalifikacje morskie, czego dowiodły, przepłynąwszy ocean. Uzbrojone w trzycalowe działa i bomby głębinowe oraz wyposażone w hydrofony, były one poważną groźbą dla łodzi podwodnych. Grupy tych statków miały swoje bazy w Queenstown, Plymouth i Korfu. Wymagały one, ze względu na charakter swojej służby, doświadczonej i wyćwiczonej załogi. Jednak tylko jeden oficer na stu przydzielonych do statków myśliwskich był oficerem zawodowym marynarki wojennej, a mniej niż 5 proc. załogi mogło się pochwalić znajomością morza z czasów przedwojennych. Pomimo braku uprzedniego wyćwiczenia, personel statków myśliwskich wykazał zrozumienie swoich zadań i pracy, a także odwagę i wytrzymałość nie gorszą od innych załóg. Młodzi amerykanie ze szkół, folwarków, sklepów i biur szybko przystosowali się do warunków i zaprawili się w służbie na tych małych okręcikach. Entuzjazm i patrjotyzm młodzieży zastępował wyćwiczenie, którego brakło.

Statki myśliwskie działały zwykle oddziałami trójkowemi. Jednej z trójek, bazujących się w Plymouth, przypisują zniszczenie łodzi podwodnej U-53, która pod dowództwem kapitana Rose dokonała głośnego raidu, zatapiając w październiku 1916 r. w pobliżu Newportu (Rhode Island) znaczną liczbę angielskich transportów, a w grudniu 1917 r. storpedowała amerykański kontrtorpedowiec „Jacob Jones" w pobliżu Brestu. Grupa, bazująca się na Korfu, miała interesujące zadanie. W wązkiej cieśninie Otranto aljanci rozstawili łańcuch niszczycieli, włączając amerykańskie statki myśliwskie, zaopatrzone w hydrofony. To zmuszało nieprzyjacielskie łodzie podwodne do zagłę-



Rozbrojone Niemcy a rzeczywistość...

biania się na czas przepływania cieśniny. W razie odkrycia przez hydrofony obecności łodzi, miejsce podejrzane niezwłocznie było zarzucane bombami głębinowemi. Wreszcie przejście stało się tak niebezpieczne, że załogi austrjackich łodzi podwodnych odmawiały posłuszeństwa w wypadkach otrzymania rozkazu przejścia cieśniny, a nawet karne niemieckie załogi były zmuszane groźbami oficerów do wejścia w nią. Każda łódź podwodna, która po rozpoczęciu tej blokady przechodziła przez wody Otronto, była atakowana przed wyjściem z nich na pełne morze.

Oddział z Korfu uczestniczył w największej bitwie morskiej, jaka miała miejsce po rozpoczęciu działań wojennych przez Stany Zjednoczone. Było to pod portem albańskim Durazzo, bazą, przez którą Bułgarja otrzymywała zaopatrzenie. W dążeniu do zlikwidowania tego stanu, aljanci postanowili zbombardować ten port, i w tym celu zebrali w Brindisi siły, składające się z trzech włoskich krążowników linjowych, trzech angielskich krążowników lekkich, włoskich i angielskich kontrtorpedowców, czterech francuskich łodzi podwodnych i jedenastu statków myśliwskich. Atak na Durazzo był wykonany ściśle według planu. Włoskie krążowniki ostrzelały port z odległości 12 klm., angielskie z 10 klm. Przez cały czas akcji okręty te były zasłaniane przed atakami łodzi podwodnych przez kontrtorpedowce i statki myśliwskie. Udało się jednak jednej z nieprzyjacielskich łodzi podwodnych storpedować angielski krążownik „Weymouth", który pomimo uszkodzenia utrzymał się na powierzchni i wrócił do portu o własnych siłach, pod osłoną lekkich okrętów.

Bombardowanie Durazzo całkowicie udało się aljantom. Doki i bony portowe zostały zniszczone, składy amunicji wysadzone w powietrze; nieprzyjacielskie okręty, znajdujące się w porcie, zatopione lub poważnie uszkodzone przez torpedy, wystrzelone z angielskich i włoskich kontrtorpedowców. W czasie bombardowania siły osłaniające były zaatakowane przez trzy łodzie podwodne. Trójka statków myśliwskich rzuciła się na łodzie i zniszczyła napewno jedną, a przypuszczalnie dwie, używając bomb głębinowych. W operacji tej statki myśliwskie uczestniczyły — jako część sił angielskich — pod dowództwem angielskiem komandora Kolly. O służbie załóg amerykańskich wypowiedział się komandor Kolly w liście z podziękowaniem do komandora Nelsona, najstarszego dowódcy w Korfu: „...ich postępowanie było ponad pochwały. Wrócili też cali i bez wypadku. Oni z widoczną radością oddawali się akcji bojowej."

Cel dla nieprzyjaciela

Równie podniecające przeżycia przypadły w udziale dywizjonom kontrtorpedowców w atlantyckiej strefie wojennej, prawie z samego początku ich służby. Odzwierciadleniem ich pracy z jej kłopotami, trudnościami i niebezpieczeństwami jest historja jednego dnia konwojowania, którą opisał mi na zasadzie raportów i własnego doświadczenia komandor Johnson.

Rankiem 19 października 1917 roku dywizjon, składający się z ośmiu kontrtorpedowców, wracających z Dakaru (z Afryki), na rendez-vous w odległości 300 mil od brzegów Francji, by przeprowadzić te transporowce przez niebezpieczną strefę. Statki miały eskortę — krążownik pomocniczy „Orama" — dawniejszy transport pocztowy, w czasie wojny uzbrojony w sześciocalowe działa, pod dowództwem kapitana Moorsome. Takie duże jednostki jak „Orama" były ponętnym i łatwym celem dla niemieckich łodzi podwodnych. Marynarze nazywali te krążowniki pomocnicze — nie wyłączając własnych ich załóg — „Klubami samobójców".

Natychmiast po objęciu konwoju przez komandora Johnsona kontrtorpedowce, jak zwykle, zajęły pozycje na przedzie i po bokach transportowców, które szły sześcioma równoległemi kolumnami, odległemi jedna od drugiej o 1500 metrów. Instrukcje pochodowe i ostatnie komunikaty Admiralicji były podane wzdłuż linji przez kontrtorpedowce. Po zasygnalizowaniu kursu i szybkości, karawana weszła w strefę niebezpieczną.

Poprzedniej nocy otrzymano kilka meldunków o łodziach podwodnych, widzianych w tej okolicy, więc przewidywano akcję przeciwko nim. Sposobność przyszła niebawem. O godz. 9 rano pochwycono sygnał SOS z amerykańskiego statku „I. L. Luckenbach", ostrzeliwanego przez niemiecką łódź podwodną w odległości około osiemdziesięciu mil na północny wschód. Kontrtorpedowiec „Nicholson", pod dowództwem kapitana Berrien, otrzymał rozkaz natychmiastowego wyruszenia na pomoc i poszedł pod pełnem ciśnieniem pary. Podczas gdy „Nichelson" podążał na odsiecz z szybkością 30 węzłów, obraz nierównego boju odzwierciadlił się w radjodepeszach. „Luckenbach", po otrzymaniu depeszy od „Nicholson'a" o podążaniu z pomocą, nadał: „Jak daleko jesteście? Jak prędko przyjdziecie? Księgi szyfrowe już wyrzuciliśmy za burtę. „Nicholson": „Przyjdziemy przed upływem dwuch godzin". „Luckenbach": „Uważajcie na łodzie podwodne. Jedna nas ostrzeliwuje". „Nicholson": „Nie poddajcie się". „Luckenbach": „Nigdy!"

Łódź ostrzeliwała „Luckenbach'a" od trzech godzin z dział silniejszych od działa tego transportowca, kiedy w polu widzenia ukazał się „Nicholson" i rozpoczął ogień. Łódź natychmiast pogrążyła się i uciekła. Z kontrtorpedowca udała się na pokład partja ratunkowa, by nieść pomoc ranionym i stwierdzić stan statku. W korpusie jego okazało się 10 dziur, ładunek bawełny w dziobowych i rufowych ładowniach był w płomieniu, rurociąg maszynowy przerwany. Prowizoryczne naprawy uskuteczniono natychmiast, równocześnie z gaszeniem pożaru, i ruszono w drogę, przyłączając się do karawany z Dakar w późne popołudnie.

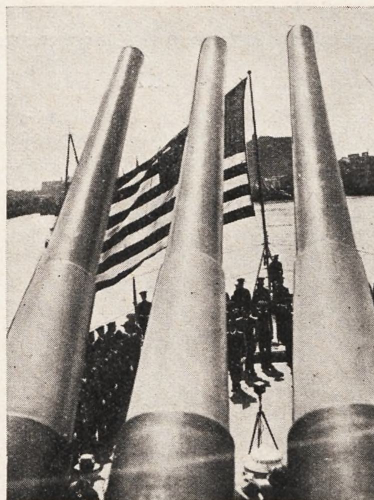
O jedną łódź podwodną mniej.

Tymczasem konwój odczuł wszystkie trudności, związane z pochodem takich karawan powolnych transportowców. Szybkość została ograniczona do ośmiu węzłów, t. zw. „zygzakowanie", t. j. ruch po linji łamanej, mający na celu utrudnienie łodziom podwodnym zajęcie pozycji do ataku, stał się niemożliwym. Jeden statek, mający dwudziestu członków załogi chorych na febrę, odczuwał ostry brak ludzi i zameldował, że nie może utrzymać szybkości. Inny miał awarję w maszynie i pozostał w tyle, lecz doniósł, że za dwie godziny skończy naprawę i będzie miał szybkość 9 węzłów. Trzeci mógł iść z szybkością 4 węzłów. Jeden kontrtorpedowiec został wydzielony dla ochrony ich, a karawana szła naprzód.

O godz. 5 min. 50 po południu „Orama", idący na przedzie, był zaatakowany. Torpeda, wystrzelona z niewidzialnej łodzi podwodnej, uderzyła w jego lewą burtę, przeszedłszy przed czołowym statkiem najbliższej lewej kolumny. W chwili wybuchu kontrtorpedowiec „Conygham" był przy prawej burcie „Orama" w odległości około 50 metrów, odpowiadając na pytanie o tajnym nocnym sygnale rozpoznawczym, więc nie mógł być dostrzeżony przez łódź podwodną. Przeszła ona przed dziobem „Orama". Kiedy „Conyngham" obrócił się, załoga ujrzała peryskop, który natychmiast pogrążył się, widząc, że kontrtorpedowiec „Mac Dougal" pędzi między kolumnami w kierunku łodzi. „Conyngham" obrócił się znowu, widząc łódź w odległości już około 300 metrów, zajmującą pozycję przed następnym statkiem pozycję do ataku i wziął kurs wprost na nią; była

ona już tak blizko, że obsługa armatnia nie mogła nadać działom dostatecznego kąta zniżenia. Łódź znowu zanurzyła się, a kontrtorpedowiec przeszedł nad nią. Natychmiast rzucono bomby głębinowe, a kontrtorpedowce krążyły i obserwowały powierzchnię. Na miejscu pogrążenia się łodzi wypłynęły odłamki — dwie szaro pomalowane listwy drewniane około 6 stóp długości i 6 cali szerokości, kilka szaro pomalowanych desek około 2 stóp długości, trochę mniejszych drzazg i tłuste plamy. Łódź nie ukazała się więcej.

Podczas tej akcji karawana wpadła w zamieszanie i straciła szyk. Dwa kontrtorpedowce zostały przy „Orama", reszta poszła dalej z transportowcami, starając się zebrać je i uporządkować. „Orama" począł wolno pogrążać się, wreszcie trzeba było spuścić szalupy i odbić od tonącego statku. Pomimo tego, że noc już zapadała, wiatr się wzmógł i fale rosły, ratowanie odbywało się bez najmniejszego zamieszania. Kontrtorpedowce krążyły od szalupy do szalupy, zabierając rozbitków na pokład; na szalupach błyskano światłami, aby kierować ku sobie ratujących. Podczas tej pracy odebrano sygnał SOS z innego statku, donoszącego, że jest storpedowany. Na szczęście, jak się potem okazało, był to fałszywy alarm. Wybuch bomby głębinowej, którą „Mac Dougal" rzucił w podejrzanem miejscu koło statku, przeraził załogę. Sześciu marynarzy, pochodzących z Wschodnich Indji, spuściło w panice szalupę ratunkową, z trudem w ciemności odnalezioną przez kontrpedowiec „Mac Dougal". Kiedy już szalupa wracała i podeszła do burty statku, dostała się między dwa statki i została zgnieciona. Dwóch członków panicznej załogi straciło przy tem życie. W czasie ratowania nieszczęśliwej szalupy na porzuconym ciemnym tonącym „Orama" rozbłysło światło. Był to sygnał, przywołujący kontrtorpedowiec do burty. Okazało się że na porzuconym krążowniku jeszcze pozostali ludzie, pomimo tego, że szalupy ratunkowe już dawno odbiły. „Conyngham" przeszedł wzdłuż burty „Orama" i zobaczył część załogi oraz kapitana, oczekujących zejścia na kontrtorpedowiec. Wszyscy zostali bezpiecznie zdjęci ze storpedowanego topielca. Na przepełnionych załogą i rozbitkami pokładach kontrtorpedowców trudno było doliczyć się wszystkich uratowanych, w końcu liczba ich zgodziła się z liczbą, podaną przez oficera płatniczego z „Orama". Wszystkich 473 oficerów i załogi uratowano. O godz. 10 wieczorem „Orama" poszedł na dno i karawana, zebrana i uporządkowana, ruszyła w dalszą drogę.



Armaty amerykańskiego krążownika

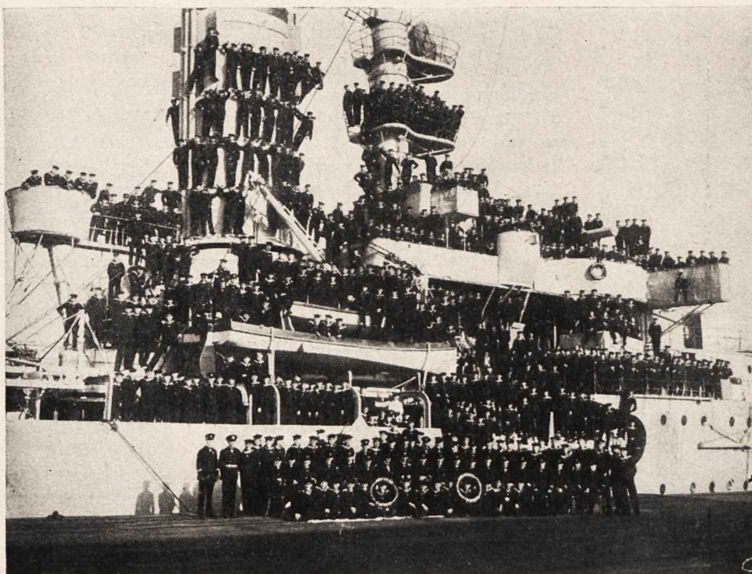
Chirurgja okrętowa.

Przy pełnieniu służby w nocy i we mgle kontrtorpedowce stale były w niebezpieczeństwie zderzenia się lub zniszczenia przez własne bomby głębinowe, ułożone na rufie. 17 ludzi zginęło w wypadku, kiedy „Manley" zderzył się z jednym z angielskich kontrtorpedowców. Innym razem torpeda, wystrzelona przez łódź podwodną, wypłynęła na powierzchnię i wybuchła za rufą kontrtorpedowca „Cassin", powodując wybuch znajdujący się na jego pokładzie bomby głębinowej. Co można osiągnąć, kiedy potrzeba wojenna wymaga rozwiązania bieżących zagadnień, niech zobrazuje choćby historja dwóch angielskich kontrtorpedowców „Zulu" i „Nubian". Jeden z nich stracił wskutek eksplozji część dziobową, drugi — rufową. Obie ruiny były wprowadzone do doku, złączone razem i wykończone jako nowy kontrtorpedowiec „Zubian", który w swojej późniejszej karjerze okazał się bardzo dobrym okrętem.

W podobny sposób amerykanie załatwili sprawę wyprowadzenia statków ze swoich wielkich jezior. Ponieważ statki te, wybudowane na jeziorach i przeznaczone wyłącznie do służby na tym obszarze, były zbyt długie, by mogły przejść przez szluzy i przyłączyć się do marynarki wojennej jako jednostki pomocnicze, — zostały rozcięte na połowy, z których każda oddzielnie była przeprowadzona przez śluzy, poczem rozpołowione statki znowu zmontowano.

Dwa dywizjony amerykańskich łodzi podwodnych pomagały siłom nadwodnym i powietrznym w służbie patrolowej. Dywizjon Czwarty, składający się z łodzi K-1, K-2, K-5, K-6 i E-1 działał w okolicy Azorów. Dywizjon Piąty, w składzie łodzi L-1, L-2, L-3, L-4, L-9 L-10 i L-11 przybył do Queenstown w styczniu 1918 r. i miał bazę w Berehaven. Po krótkim treningu został przeznaczony do patrolowania koło południowo-zachodniego wybrzeża Irlandji i południowego wejścia do morza Irlandzkiego. Patrolując, łódź płynęła wolno na głębokości 60 stóp, co kilka minut zatrzymując motory, by nadsłuchiwać, czy nie dochodzi z pobliża szum śrub przeciwnika. To było bardzo ryzykowne i denerwujące zajęcie.

(D. c. n.)



Niemiecki krążownik „Emden" z załogą

Zwiększone zbrojenia państw morskich

Na jednem z ostatnich posiedzeń Izby Gmin zapytano angielskiego Ministra Wojny, p. Shaw'a, czy i o ile zmniejszyły się procentowo wydatki na zbrojenia morskie i lądowe Wielkiej Brytanji, Francji, Italji, Stanów Zjednoczonych, Japonji i Rosji w roku ubiegłym, w porównaniu z rokiem 1924.

W odpowiedzi na to pytanie, Minister ogłosił w prasie angielskiej następujące zestawienie statystyczne, z którego wynika, że tylko Wielka Brytanja i Japonja zmniejszyły w okresie ubiegłego 6-lecia wydatki na zbrojenia morskie i lądowe — Wielka Brytanja o 10 proc. a Japonja o 1,6 proc.

Inne państwa, o które chodziło w interpelacji, powiększyły znacznie stan swych zbrojeń na morzu, lądzie i w powietrzu, a niektóre z nich — nawet kilkakrotnie. Minister Shaw przytacza następujące pozycje:

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej o 28 proc., Italja o 36 proc., Francja o 64 proc., (łącznie z wydatkami na lotnictwo) — o 110 proc. i Rosja o 184 procent.

Jak wynika z powyższego zestawienia, najszybciej zbroją się „pokojowo nastrojone", demokratyczne i „antymilitarne" Sowiety.

O Niemcach w tej statystyce nie ma mowy, ponieważ Traktat Wersalski zabrania im przekraczania granicy zbrojeń, budowy pancerników, łodzi podwodnych i rozbudowy floty powietrznej.

Minister angielski musiał zatem oprzeć się na stanie prawnym i nie mógł brać pod uwagę „stanu podziemnego" zbrojeń niemieckich.

Komunikacja ze światem

Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okrętowego:

do New-Yorku i Halifaxu 20. 5 S/S „Kościuszko", 3. 6 „Pułaski", 15. 6 „Polonia", 24. 6 „Kościuszko", 29. 7 „Kościuszko", 12. 8 „Pułaski", 21. 8 „Polonia", 31. 8 „Kościuszko".

Z Gdyni odchodzą statki Tow. American Scantic Line:

do Portlandu, Bostonu, Filadelfji i New-Yorku — 31. 5.

Do Ameryki Południowej.

Z Gdyni/Gdańska odchodzą statki Tow. Finland Syd. Amerika Lin.:

do Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires koniec maja i początek czerwca Par. „Equator".

Do Anglji.

Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego:

	Do Londynu	Do Hull
21. 5	„Warszawa"	„Łódź"
28. 5	„Premjer"	„Rewa"
4. 6	„Warszawa"	„Łódź"
11. 6	„Premjer"	„Rewa"
18. 6	„Warszawa"	„Rewa"

Z Gdyni odchodzą statki Tow. United Baltic Corp Ltd.:

do Londynu	21. 7	S/S	„Baltonia"
„ „	4. 6	„	„
„ „	18. 6	„	„
„ „	2. 7	„	„
„ „	16. 7	„	„
„ „	30. 7	„	„

Do portów zachodnio- europejskich.

Z Gdańska odchodzą statki Tow. Chargeurs Réunis:

do Dunkierki, Rouen, Bordeaux 21. 5 S/S „Chateau Yquem", 27. 5 „Chateau Lafite", 28. 5 „Lussac".

Do portów Bliskiego Wschodu.

Z Gdańska (wzgl. Gdyni) odchodzą statki Tow. Svenska Orient Lin.:

do Aleksandrji, Bejrutu, Pireusu i Stambułu 26. 5 S/S „Erland", 11. 6 „Gotland", 25. 6 „Blaland".

Eskadra brytyjska na Bałtyku

Krążowniki angielskie: „Dorsetshire" i „Norfolk" złożą wizytę nieoficjalną marynarce niemieckiej w Kanale kilońskim w dniu 4 lipca roku bieżącego. Statki wojenne angielskie zabawią w Kielu okrągły tydzień, a więc do dnia 11-go lipca.

Jak podaje Admiralicja angielska, wizyta tych statków, należących do Drugiej Eskadry Krążowników, odbędzie się w drodze powrotnej z podróży po Bałtyku.

Zapowiadana wizyta będzie pierwszym aktem kurtuazji angielskiej floty wojennej wobec Niemiec, od czerwca roku 1914, to jest od ostatniej wizyty angielskiej w Kielu, złożonej przez 4 pancerniki pod dowództwem nieżyjącego dziś admirała sir Georga Warrendera.

Rewizyta eskadry niemieckiej w Anglji

Pierwszy lord Admiralicji angielskiej, p. Alexander, oświadczył w Parlamencie, że w odpowiedzi na zapowiedzianą oficjalną wizytę eskadry angielskiej w Kielu, należy się spodziewać wizyty eskadry niemieckiej w portach angielskich. Ostatnie zaproszenie, jakie otrzymały niemieckie statki wojenne na wizytowanie Anglji wystosowane było w r. 1914. Porty angielskie miała odwiedzić wówczas Trzecia Eskadra Bojowa Floty Wielkich Wód, Eskadra miała przybyć w drugim tygodniu sierpnia r. 1914. Los zarządził jednak inaczej: demonstrację „przyjaźni" uprzedził grom wojny.

Trzecia Eskadra Niemiecka, zamiast serdecznych uścisków dłoni wycelowała na porty angielskie w drugim tygodniu sierpnia 1914 roku gardziele swych armat, z których zionęła ogniem i żelazem, siejąc śmierć i zniszczenie.

„The Implacable" z Wielkiej Floty Nelsona

statkiem młodzieży

Ze znakomitej ongiś, Wielkiej Floty Nelsona, nieśmiertelnej w historji Anglji z powodu zwycięstwa pod Trafalgarem w roku 1805, pozostały dwa okręty: „Victory" i „Implacable".

Jak wiadomo, „Victory", liczący dziś przeszło 130 lat, został odbudowany i zakonserwowany, jako żywy dokument znakomitej przeszłości morskiej Anglików.

W zapomnieniu dotąd pozostawał drugi z długowiecznych statków Nelsona— „The Implacable", trzymający się jeszcze na powierzchni wód w Falmouth. Statkowi grozi jednak szybka ruina, do której Anglicy nie chcą dopuścić.

„Implacable" był niedawno tematem płomiennego apelu, z którym, w przemówieniu na lunchu w Fishmongers' Hallu, zwrócił się do społeczeństwa angielskiego, książe Yorku.

Okazuje się, że „Implacable" konserwowany był w ciągu ubiegłych 21 lat z funduszów prywatnych patrjoty angielskiego, nieżyjącego dziś Geoffreya Cobba i anonimowego ofiarodawcy amerykańskiego.

Konserwacja statku kosztowała obu 30.000 funtów szterlingów. Ks. Yorku podkreślił tę okoliczność, świadczącą o żywym wciąż patrjotyźmie brytyjskim w Anglji i Ameryce.

Na trwałą konserwację „Implacable" potrzeba obecnie znowu 30.000 ft. szterl. Ks. Yorku nie wątpi, że Anglicy pospieszą z ofiarami. Odbudowany statek służyć będzie nadal swej ojczyźnie, nietylko jako zabytek historyczny, ale również jako statek szkolny dla młodzieży angielskiej w kraju, z Dominjów, kolonji i Stanów Zjednoczonych.

Wulkany źródłem zasolenia mórz

Dr. Thomas Jaggar, dyrektor Hawajskiego Obserwatorjum Wulkanoznawczego jest zdania, że sól morska pochodzi z 485 znanych wulkanów, wydzielających w ciągu roku przeszło 100 milj. ton kwasu hydro-chlorowego.

Wulkany zatem dostarczają chloran zasolający morza i oceany.

Dr. Jaggar jest również zdania, że, jakkolwiek niewielkie ilości kwasu chlorowego, obecne w stanie lotnym w parze, nieustannie wydzielającej się z wulkanów, nasycają atmosferę i opadają na ziemię w kroplach deszczu.

ERRATA

Na str. 20-ej błędnie wydrukowano nazwisko autora opisu wyprawy Campbella, winno ono brzmieć: Zygmunt Cithurus.

WARSZAWSKI OGRÓD ZOOLOGICZNY

Warszawski Ogród Zoologiczny nietylko zdobył sobie popularność i sympatję stolicy, ale mimo swego zaledwie 4-o letniego istnienia zdołał kilkakrotnie wynikami swemi zaciekawić zagranicę.

Podobnie jak budapeszteński ogród przez hodowlę dropi, ogród warszawski wsławił się przehodowaniem głuszca, który w bieżącym roku, otrzymawszy samicę, rozpoczął normalne toki, — zjawisko niesłychane na terenach zajmowanych przez obecną Warszawę od przeszło tysiąca lat.

Toki zaczęte z pewnem opóźnieniem, gdyż dopiero w drugiej połowie kwietnia, trwają ciągle przyciągając całe rzesze ciekawych, tembardziej, iż rzadkie to zjawisko odbywa się nie, jak to zwykle bywa, od północy aż do wschodu słońca, ale trwa przez cały dzień, aż do zachodu.

Sławne z opisów toki głuszcowe oglądać może każdy w Warszawie.

Mała puma urodzona w Miejskim Ogrodzie Zoologicznym

Drugim ewenementem są rysie. Jeden z nich, już rok hodowany w Ogrodzie Zoologicznym odznacza się nadzwyczajną łagodnością, tak że bawi się i dokazuje jak wielki kot. Drugi przed miesiącem ofiarowany przez księcia Karola Radziwiłła z Dawidgródka, jeszcze bardzo jest dziki i rzadko opuszcza dziuplę, w której się chroni przed wzrokiem ludzkim (zdjęcie załączone przedstawia go w momencie takiego rozglądania się po nowem otoczeniu).

Wypadki te odbijają się zagranicą z tego powodu, iż poza jednym przypadkiem przetrzymania głuszca w Schönnbrunnie pod Wiedniem, żaden z ogrodów zoologicznych nie zdołał go nigdy przetrzymać dłużej nad parę tygodni.

Rysie europejskie również uważane są za jedne z trudniejszych do hodowania i dlatego zwykle nie trafiają się w ogrodach, gdzie zastępowane są odmianą kanadyjską.

Warszawską publiczność zajmują więcej zwierzęta zagraniczne i tu jednak w ogrodzie znajdziemy ciekawe rzeczy do obserwacji, szczególniej, wśród przychówku, który w tym roku przedstawia się dość obficie.

Mamy tu więc młode pumy, młodego lamparta, osiem lwów, dwa niedawno urodzone niedźwiadki, australijskie psy Dingo, jeden axis, amerykańskie dziki pekari różne gatunki małp i małpiątek, jak pawiany, makaki i lemury.

Obok tej młodzieży poważniejsze zaciekawienie wzbudza foka, buhaj sześcionogi, słonie oraz małpy, jak kapucynki i mandryle.

Zaciekawienie również wzbudzają świeżo przybyłe kangury oraz w najbliższych dniach mające nadejść zebry.

Zwiedzając ciągle jeszcze rozrastający się ogród, obserwujemy ciekawe zdobycze techniki budownictwa ogrodów zoologicznych, racjonalnie wyzyskujące zwyczaje i fizyczne możliwości zwierząt, celem usunięcia o ile możności przykrych krat i balustrad, zastępując je rowami i fosami.



Ryś. — Dar ks. K. Radziwiłła



Tokujący głuszec

Dział rozrywek umysłowych

Rozwiązanie arytmografu zamieszczonego w Nr. 2 „Polskiej Floty Narodowej“ brzmi:

„POLSKA FLOTA NARODOWA — TO RĘKOJMIA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI“.

Trafne rozwiązania we właściwym terminie nadesłali: Z Warszawy: *p. Hanka Jaster, p. inż. Wł. Nowiński, p. Adam Pawlowski, Jerzy Oksforsiński, inż. Stanisław Rogowski, Wita Ross.* Z Miechowa (Starostwo Powiatowe): *p. Franciszek Prokop, p. Marjan Stelmachów, p. Jan Borczyk, p. Roman Dresler.* Z *Kielc:* p. F. Szopiński. Z Chełmna: p. *Matylda Schultisówna.* Ze Stołpc: *p. M. Zientek.* Z Pinczowa (woj. Kieleckie): *p. Antoni Janczur.* Z Łodzi: *p. Tadeusz Surowiecki.* Z Radomia: *p. St. Horma.* Z Wołożyna: *p. Feliks Cejmer.* Z Solca Kujawskiego (pow. Bydgoski): *p. Czesław Ronka.*

Nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują:

1) p. Janczur Antoni z Pinczowa
2) p. Zientek M. ze Stołpc.

UKŁADANKA LITEROWA
(ułożył G. Norban)

1	2	3	4	5	6	2	8	9	10	11	5

2 + 1 = marka samochodu.
6 + 2 + 1 + 2 + 3 + 4 = 5 dzielnica polski
6 + 2 + 8 poeta polski
8 + 2 + 9 przeznaczenie
9 + 10 + 11 narty
9 + 2 + 8 nuta gamy
1 + 2 + 8 owad
10 + 11 + 8 + 2 = miara wagi
10 + 2 + 8 + 2 + 9 = olbrzym
9 + 2 + 10 = zaprawa

Cyfry należy zastąpić literami, aby pozostało 10 słów o wskazanych określeniach. Litery, wpisywane w zamieszczoną wyżej tabelkę utworzą rozwiązanie.

3) p. Jaster Hanka z Warszawy.

Rozwiązania w terminie opóźnionym nadesłali pp.:

Ze Środy Cukrowni (Wlkp.): *p. Jan Tipelt.* Z Warszawy: *p. Józef Borkowski, p. Hanka Rüklisz.*

Z urzędu gminy Grzybki, poczta Warta: *p. Michał Osada.*

Rozwiązanie wyrównicy zamieszczonej w Nr. 3 czasopisma naszego brzmi:

POLSKA FLOTA NARODOWA

Trafne rozwiązanie we właściwym terminie nadesłał p. Antoni Janczur z Pinczowa.

Jako nagrody Redakcja przeznacza 3 egzemplarze książki K. Smogorzewskiego p. t.: Propaganda „korytarzowa“ zagranicą.

Za rozwiązanie układanki literowej z niniejszego numeru przyznane będą również nagrody książkowe.

Bonzio ma głos...



Jeździłem ze swoim panem koleją do Gdańska. Ot, tak się zdarzyło, że nie byłem jeszcze w tem mieście. Nie podobał mi się Gdańsk: jakiś ciężki, ciemny, wszystkie psy chodzą w kagańcach, a wygląda każdy taki pies na zbója, nie machnie nawet ogonem na powitanie. Pal ich sześć! To też na pożegnanie oparłem się o ten Gdańsk tylną nogą, co u nas jest oznaką najwyższej pogardy.

Ale nie o tem chciałem mówić.

Wczoraj, kiedy latałem po nabrzeżu Eskimoskiem (pomiędzy nabrzeżem Holenderskiem a Indyjskiem), natknąłem się na znajomego foxterjerka. Wielki to spryciarz i łgarz pierwszej klasy. Naopowiadał mi moc ciekawych rzeczy. Nawet, jeżeli połowę z tego, co mówił odrzucić, to i tak jeszcze będzie ciekawe. Okazuje się, że pan jego jest kapitanem okrętu nowej linji, która niebawem ma powstać, a właścicielem tej linji będzie właśnie Bajduś, z którym przypadkowo już raz się zetknąłem. Tymczasem kapitan z foxterjerkiem zbijają bruki w Warszawie.

Otóż ten Bajduś to też spryciarz nielada. Dowiedział się ze źródeł miarodajnych u Loursa, że wkrótce ma wyjść nowe prawo o emigracji. Mają wysiedlić z Polski przedewszystkiem blagierów i łgarzy. W tym celu będzie zarządzony jeszcze tego lata, zaraz po sesji sejmowej, ogólny spis tych panów. Według pobieżnej kalkulacji dla tego specjalnego spisu ludności krajowe fabryki nie mogą dostarczyć dostatecznej ilości papieru. Zrobiono więc zamówienia w Czechosłowacji u znanej firmy „Niedostal a Smutny“. Każdy z emigrantów dostanie bilet wolnej jazdy i tak zw. „czek agrarny“ na 5000 hektarów ziemi w kolonji polskiej w Angoli wraz z domem mieszkalnym i stajnią dla osłów.

Nie w ciemię bity pan Bajduś wnet zorjentował się w sytuacji. Zaniechał już zamiaru utworzenia linji ananasowej „Gdynia-Bramaputra“ i zabiega o linję emigrancką „Gdynia-Angola“. Tak, czy inaczej jest on morskim człowiekiem i przy morzu robi interesy — to widać. Foxterjerek twierdzi, że pan Dyrektor Bajduś zamówił już w „Chantier Naval-Haparanda“ sześć wielkich parostatków po 5 tys. tonn każdy, które będą miały nazwy „Kiełbik I“, „Kiełbik II“ itd. aż do szóstego.

Ma to być dowodem, że pan Dyrektor Bajduś ma kiełbie nie we łbie, ale gdzie indziej. Właśnie na „Kiełbiku VI“ będzie pływał kapitan wraz z foxterjerkiem. Parostatku jeszcze niema, ale jest już antena (zdaje się kryształkowa), którą przyrzekła zmontować bezpłatnie pewna firma radjowa, zaprzyjaźniona z Bajdusiem.

Tymczasem Dyrektor Bajduś czyni usilne starania o zaciągnięcie długoterminowej pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego pod zastaw swych emigrantów, a w Ministerstwie Przemysłu i Handlu o wypłatę z góry premji od każdej mili morskiej i każdego emigranta.

I jedno i drugie, jak zapewnił Dyrektora znajomy radca z ministerstwa, jest na dobrej drodze: brak tylko jeszcze jednego podpisu i parostatków.

Bądź co bądź „zainteresowane sfery społeczeństwa“, jak pisało w pewnym dzienniku, poważnie myślą o ekspansji naszej na morzu. Tak przynajmniej twierdzi foxterjerek i Dyrektor Bajduś. Kapitan nic nie twierdzi, bo nie ma czasu.

(31)

„DAR POMORZA“



Szkolny statek marynarki handlowej — ofiarowany społeczeństwu przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu.

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej **Senatorska 14 (Magistrat)**

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

7-my numer czasopisma ukaże się 1-go czerwca r.b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 600 zł., 1/2 strony — 350 zł., 1/4 strony — 200 zł., 1/8 strony — 120 zł. Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Drukowane na papierze firmy: „DAWIDOWICZ, KEMPIŃSKI i S-ka", Spółka Akcyjna Przemysłu i Handlu Papierniczego Warszawa, Chmielna 43, tel. 246-68, 246-69 i 253-56

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.